ANNO III N. 9 RIVISTA MENSILE SETTEMBRE 1919

TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

TVRISMO NAZIONALE, MOVIMENTO DEI FORESTIERI, PRODOTTO ITALIANO

LA STAGIONE DELLA VITTORIA

EXCELSIOR PALACE HÔTEL
di lusso - Spiaggia riservata con diretto accesso all'Albergo.

GRAND HÔTEL DES BAINS
Primo ordine - A. Della Casa - Direttore.

GRAND HÔTEL LIDO
Casa per famiglie - G Caprani - Direttore.

HÔTEL VILLA REGINA - Pensione di primo ordine. - Stabilimenti Bagni. - Capanne sulla spiaggia. - Ville, Villini. - Tennis. - Pattinaggio. - Gite in lancia. - Idroplani, Idrovolanti. - Teatro. - Concerti. - Sports.

LA PIÙ BELLA SPIAGGIA DEL MONDO

FABBRICA ITALIANA PILE ELETTRICHE

FRATELLI SPIERER - Roma

Fabbrica - Viale Manzoni, 28 - Telef. 68-78
Sede Amministrativa - Via Po, 12 - „ 71-56
Telegrammi: "PILA„

PILE
A SECCO E
A LIQUIDO
PER QUALUNQUE APPLICAZIONE

FORNITORI DELLO STATO E DELLE PIÙ IMPORTANTI SOCIETÀ ELETTRICHE

FABBRICA PIÙ VOLTE PREMIATA

Gratis Listini a richiesta

Batterie per Lampadine tascabili - Lanterne ed applicazioni diverse
TIPI NORMALI

STELLA	mm. 80 x 35 x 90	Volt 3,0
LUNA	„ 80 x 35 x 100	„ 4,5
DRAGO	„ 62 x 21 x 64	„ 4,5
LIBIA	„ 62 x 21 x 64	„ 3,0
LIBIETTA	„ 42 x 21 x 64	„ 3,0
DRAGHETTO	„ 48 x 16 x 56	„ 4,5
DRAGHETTINO	„ 34 x 16 x 56	„ 3,0

Specialità per lucidare qualsiasi metallo

MARCA **"OTTOL"**

Flaconi di latta in 2 formati

A. SUTTER - GENOVA

SALVOIL

Il miglior Olio per automobili

Attilio Salvadè - Genova

Anno III. SOMMARIO del Fascicolo di Settembre 1919. Num. 9.

Redattore: Dott. Attilio Gerelli - Amministrazione: Touring Club Italiano - Corso Italia, 10 - Milano.

ANNO III - N. 9. TOURING CLUB ITALIANO SETTEMBRE 1919.

L'abbonamento ai 12 numeri del 1919 è di L. **7,25** (per l'estero L. **10,30**) e riservato ai soli Soci del T. C. I.
Tutti gli abbonamenti scadono coll'anno solare. L'abbonamento fatto dopo il gennaio dà diritto ai numeri arretrati dell'annata.

LE RICCHEZZE AGRARIE DEL TRENTINO.

ABETE MILLENARIO (MALGA BOIAZZO, V. DAONE).

La gloriosa vittoria delle armi italiane, che portò il tricolore al Brennero e sulla Vetta d'Italia, non soltanto liberò da un aborrito giogo quasi quattrocentomila nostri fratelli, ma aggiunse al territorio del Regno una provincia di non trascurabili ricchezze naturali. Noi qui ci limiteremo a ricordare quelle agrarie, che del resto sono pel Trentino le più interessanti, essendo esso un paese eminentemente agricolo.

È però subito da osservare, ad onore delle laboriose popolazioni trentine, che molte di queste ricchezze sono dovute alla tenacia dei contadini e montanari, i quali riuscirono a vincere le difficoltà opposte dalla natura, non sempre benigna e generosa, fino a creare talvolta un vero ambiente artificiale per la vita delle culture agrarie.

Ciò infatti che stupisce chi esamini le statistiche, o meglio ancora visiti la regione trentina, si è la piccola proporzione di terreni improduttivi, malgrado la configurazione eminentemente montuosa del territorio (dei 6356 kmq. che rappresentano la superficie totale del Trentino, circa 4500 trovansi ad un'altezza superiore ai 1000 metri). Le statistiche più accreditate dànno infatti appena 83.000 ettari di terreni improduttivi, pari a circa il 12 per cento della superficie complessiva.

La parte maggiore dei terreni produttivi è necessariamente sfruttata da coltura estensiva, la sola consentita nella parte alpestre della regione. Ed in primo luogo dai boschi, che rivestono ben 300 mila ettari di terreno, vale a dire il 47,5 per cento della superficie totale; seguono, per estensione, le cosidette

NEI BOSCHI TRENTINI. (fot. G. Dalmasso).

alpi, cioè pascoli non suscettibili d'alcun taglio d'erba (ettari 117.000, pari al 19,5 per cento); poi i pascoli che permettono un taglio annuale (ettari 36.100, pari al 5,6 per cento). La coltura intensiva (arativi, prati propriamente detti, vigneti, frutteti, ecc.) interessa ettari 96.600, pari al 15,2 per cento della superficie totale, e al 18 per cento della superficie produttiva.

Uno studioso dell'agricoltura trentina, il Dr. Ruatti (1), ritiene di poter distinguere nell'economia agraria del Trentino tre zone tipiche individuate dalla loro altimetria:

1) *Zona alpina*, dal livello delle nevi perpetue fin verso i 550 metri d'altezza. In essa ha massima importanza l'allevamento del bestiame e la produzione forestale. Le altre colture (cereali, patate) son molto ristrette, e sovente precarie. La vite è appena coltivata nelle regioni più basse.

2) *Zona mista*, fra i 550 e 250 metri d'altezza. In essa vi è gran varietà di colture e di prodotti, ciò che rende meno aleatorio il reddito delle aziende. La cerealicoltura serve in gran parte ai bisogni del contadino, mentre la bachicoltura e frutticoltura servono all'esportazione. Anche la vite è coltivata in misura notevole.

3) *Zona viticola*, al disotto dei 150 metri, pressochè esclusivamente nella Val d'Adige e nel bacino del Sarca. Qui la vite dà il prodotto principale, e con essa la bachicoltura fornisce al bilancio delle aziende le maggiori entrate.

Una caratteristica generale della fisionomia dell'agricoltura trentina è data dal grande frazionamento della proprietà fondiaria. Escludendo dal computo la superficie boschiva, risulta una superficie media delle parcelle fondiarie di ettari 5.85; e se si tien conto della sola coltura intensiva, la superficie media si riduce ad ettari 2,12. Ma, come giustamente osservava in un suo ottimo lavoro il Battisti (2), queste medie non dànno però una idea adeguata del frazionamento della proprietà fondiaria del Trentino, giacchè differente è l'estensione delle parcelle nelle parti meno elevate della regione che in quelle situate a maggior altezza. Così nei distretti montuosi di Cles, di Cavalese e di Tione tale superficie media discende a meno di un ettaro e mezzo. Non sólo, ma circa due settimi delle parcelle fondiarie del Trentino hanno un'estensione inferiore al mezzo ettaro; e un settimo inferiore a un quinto di ettaro! Ciò spiega come già prima della guerra in alcuni distretti lo scarso suolo venisse conteso a prezzi enormi, fino a 5-6 corone la pertica (pari a circa L. 18.000 per ettaro); ed oggi si vadan pagando terreni sino a 30.000 lire l'ettaro!

***

Se ora, dopo questo sguardo generale, vogliamo analizzare, sia pur rapidamente, le varie risorse agricole del Trentino, dobbiamo incominciare dalle sue *foreste*, che, come già abbiamo visto, ammantano circa la metà dell'intera superficie della regione. Anche al semplice turista, ignaro di questioni agrarie, appare questa una delle caratteristiche più evidenti e più pittoresche della regione trentina, specialmente per chi è abituato alla brulla e triste nudità di tante regioni alpine o appenniniche della penisola, conseguenza di uno sfrenato e sregola-

(1) Dr. Giuseppe Ruatti. — *Il problema agricolo trentino*. — « La terra », Roma, fasc. IX, 1919.

(2) Cesare Battisti. — *Il Trentino* — Ravà e C., Milano.

NEI BOSCHI TRENTINI. (fot. G. Dalmasso)

TIPO DI MALGA TRENTINA (VAL DI FUMO) (*fot. ing. Gramatica*).
« ... sperdute nelle verdi solitudini degli alti pascoli, fra la cupa fascia delle abetine e le rosee pareti dolomitiche delle cime sovrastanti... ».

to diboscamento, e d'un'insufficiente ricostituzione forestale.

Venendo ad esaminare com'è ripartita la proprietà boschiva nel Trentino, troviamo che oltre ai due terzi dei boschi sono di proprietà comunale 222.810 ettari), circa un quarto di proprietà privata (ettari 71.829), e il resto di proprietà governativa (ettari 6000 circa). È questo un carattere comune ai boschi di tutte le Alpi venete, e che differenzia perciò nettamente il Trentino dalle regioni austriache (Carinzia, Carniola, Stiria, Alta e Bassa Austria), dove invece circa il 70 per cento dei boschi sono di proprietà privata (*Signorie*).

Ma ancora un'altra analogia, nuova conferma dell'intima unione del Trentino al resto delle nostre Alpi, la ritroviamo in un antico glorioso Istituto, che è la Comunità generale di Fiemme, la quale riunisce insieme 11 comuni aventi un ricchissimo patrimonio boschivo, non altrimenti della Comunità Cadorina, del Consorzio dei boschi Carnici, del Consorzio dei boschi d'Asiago.

Certo si è che i boschi rappresentano per molti Comuni trentini la fonte principale di reddito, tanto che in alcuni casi, come nel distretto di Ledro, essi fornivano prima della guerra le entrate necessarie ad estinguere tutte le passività dei Comuni proprietari, e talvolta persino consentivano di ripartire qualche somma fra i comunisti.

Nei boschi del Trentino prevalgono in generale le conifere, che occupano il 56 per cento della intera superficie boschiva, mentre le latifoglie rappresentano il 44 per cento. Fra le prime troviamo l'abete rosso, l'abete bianco, il larice, il pino silvestre, il pino cembro, il pino montano; fra le seconde il faggio, il frassino, la quercia, l'ontano, la betula, il castagno. Queste ultime predominano nella parte meridionale (Riva e Rovereto).

La media produzione annua di massa legnosa si calcolava, prima della guerra, in mc. 692.911 per un valore complessivo di circa Cor. 4.200.000; e poichè il fabbisogno annuo medio in legname (da costruzione, da opera e da fuoco) si calcolava in circa 445 mila mc., ne rimanevano circa 247 mila disponibili. Di qui un'importante esportazione di legname, specialmente in Italia. Era circa mezzo milione di quintali di legname da costruzione che annualmente par-

BOSCO DI CECE IN VAL DI FIEMME.

tiva dalle stazioni ferroviarie e lacuali del Trentino per il Regno. E, cosa notevole, la qualità di questo legname era apprezzatissima, per la sua compattezza e resistenza, dovuta al lento suo accrescimento, e quindi alla sottigliezza dei vari anelli legnosi.

Un altro interessante prodotto dei boschi trentini è rappresentato dai semi, specialmente di resinose. È soprattutto in Val di Fiemme (dove si produce il legname più pregiato), che i semi vengono raccolti e selezionati per farne commercio in vari paesi d'Europa. E non sarà questo un trascurabile beneficio per l'Italia, di poter d'ora innanzi produrre in casa propria buona parte dei semi necessari per la sua ricostituzione forestale.

Purtroppo, la guerra ha intaccato (lungo l'antico confine assai gravemente), il ricco patrimonio forestale del Trentino. Ma per fortuna una vasta, imponente parte di esso rimane tuttora fiorentissima, e rappresenta un prezioso acquisto per l'Italia, così bisognosa di legname. E dall'unione alla madre patria un vantaggio ne dovrà trarre anche il Trentino, poichè, cadute le barriere doganali che ostacolavano la circolazione dei manufatti, potrà prendere un notevole sviluppo l'industria dei mobili; e così la produzione forestale, che già oggi dà lavoro ad un grandissimo numero di montanari trentini (soltanto di segherie se ne hanno 1162), potrà essere fonte di sempre maggiori guadagni per queste laboriose popolazioni.

***

Dopo l'industria forestale, per importanza dobbiamo ricordare quella zootecnica. Sono troppo noti i rapporti che intercorrono fra boschi e pascoli per insistervi. Senza una ben ordinata e disciplinata sistemazione forestale, non è possibile, in regioni di montagna, avere dovizia di pascoli e di prati. Ora il Trentino, ricchissimo di foreste, è pure ben fornito di vaste zone erbose, le quali ricoprono oltre il 25 per cento dell'intera sua superficie; e in alcuni distretti (Fondo, Cles, Fiera di Primiero) fino al 40-45 per cento. Di qui un importante sviluppo dell'industria zootecnica.

Dobbiamo però ricordare come essa, più d'ogni altra branca dell'agricoltura trentina, abbia crudelmente sofferto per la separazione del Trentino dalla Lombardia e dal Veneto. Infatti, per la sua posizione e configurazione, il Trentino abbonda di pascoli estivi d'alta montagna, mentre scarseggia di foraggi per i mesi invernali. Di qui le secolari migrazioni delle mandrie salienti dal Regno agli altipiani trentini durante l'estate, e ridiscendenti nelle pianure lombarde e venete all'inizio dell'autunno.

Ma il governo austriaco troncò questo tradizionale e logico sistema d'economia zootecnica, ostacolando ogni migrazione di bestiame attraverso gli antichi confini; accampando ragioni di polizia veterinaria, in realtà invece perseguendo i suoi fini e sistemi di polizia.... politico-militare. Di qui un inevitabile danno all'industria zootecnica trentina, e una grave decadenza specialmen-

L'ISTITUTO AGRARIO DI S. MICHELE ALL'ADIGE.
PRIMO CENTRO DI STUDI E DI SPERIMENTAZIONE AGRARIA NEL TRENTINO.

VECCHIO CAPRARO IN VAL DI FUMO. (*fot. ing. Gramatica*).

te nell'allevamento degli ovini, che da 111 mila pecore e 56 mila capre nel 1850, discesero a 25 mila pecore e 38 mila capre nel 1910!.

Pressochè stazionario è rimasto il numero dei bovini (99.400 nel 1850; 98.558 nel 1910); ma in realtà anch'esso è in regresso, poichè nell'ultimo mezzo secolo la popolazione del Trentino è cresciuta di oltre 50 mila abitanti.

Nei bovini del Trentino si distinguono due tipi caratteristici: quelli della Val di Fiemme e quelli di Val Rendena (1). Entrambi, a giudizio d'un competente, profondo conoscitore della zootecnia trentina, il Dr. Muratori (2), non sarebbero che varietà della famosa razza bruna di Schwyz, introdotta da lungo tempo nel Trentino dai montanari rendenesi, andati ad acquistare bovini in Isvizzera, in seguito ad una grave epizoozia. Quella di Fiemme però appare piuttosto una varietà locale del tipo bovino di Val d'Adige, diffuso non solo nel Trentino ma anche nell'Alto Adige. I bovini della Val di Fiemme sono di taglia maggiore, e quindi più adatti, oltre che alla produzione lattifera, al lavoro che non quelli di Rendena.

Alla decadenza dell'industria zootecnica, conseguente alla situazione politica della regione ed a varie difficoltà d'indole tecnica, si oppose però con energia degna del più vivo encomio un'istituzione veramente benemerita del Trentino: il Consiglio provinciale d'agricoltura di Trento. È per merito suo che venne costituito nel 1907 un ispettorato zootecnico, il quale promosse in ogni modo il risorgimento dell'industria del bestiame, importando buoni riproduttori, diffondendo le norme della zootecnia razionale, organizzando mostre bovine, curando il miglioramento delle malghe.

Caratteristiche sono queste *malghe* trentine: casolari — se pur così possono chiamarsi dei ricoveri fatti per lo più con tronchi di albero neanche scortecciati, e con massi di pietra — sperduti nelle verdi solitudini degli alti pascoli, fra la cupa fascia delle abetine, e le rosee pareti dolomitiche delle cime sovrastanti. In quei miseri abituri vivono durante l'estate i pastori con le mandre destinate allo sfruttamento delle *alpi* già ricordate.

Una statistica un po' antica (1880) dà un numero di malghe nel Trentino di 580, spingentisi fino a 2800 metri d'altezza (bacino dell'Avisio). Anche le malghe, come le *alpi* ed i boschi, son quasi tutte di proprietà di Comuni, dai quali vengono date in affitto. Molte di esse però negli ultimi anni rimasero deserte, per gli ostacoli frapposti dalle autorità austriache a cederle a pastori italiani; ciò che naturalmente portò alla decadenza delle malghe stesse.

(1) Parte della Val del Sarca.
(2) Almanacco agrario pel 1905. — Sezione di Trento del Consiglio Provinciale d'agricoltura

VACCA DI VAL RENDENA.

Ora tutti questi inceppamenti al libero sviluppo dell'industria zootecnica trentina verranno senz'altro a cadere, con la riunione di questa regione al regno d'Italia, poichè nessuna limitazione (che non sia dettata da necessità d'igiene veterinaria) sussisterà più per le migrazioni di bestiame fra i monti trentini ed i piani lombardo-veneti; e perciò la zootecnia trentina, che già esportava prima della guerra in Italia dell'ottimo bestiame, potrà d'ora innanzi contribuire anche più largamente a rifornire di carne la madre patria.

***

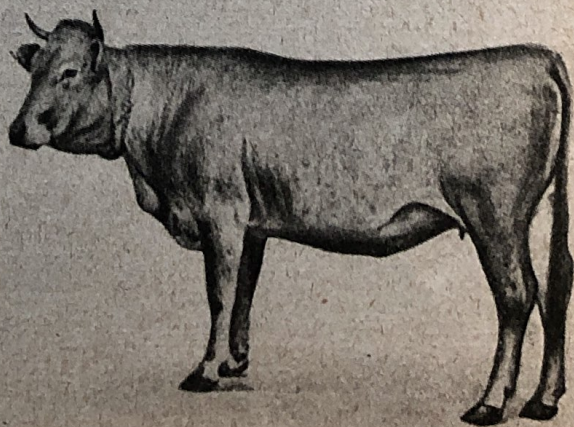
Se dalle imponenti corone di monti, a traverso gli alti pascoli e le cupe foreste, scendiamo nelle ridenti ed apriche vallate, che solcano in ogni senso il nostro Trentino, noi incontriamo ben presto un'altra tipica coltura che aggiunge nuova ricchezza alla regione. Essa è quella delle piante da frutto.

La frutticoltura nel Trentino ha assunto notevole sviluppo in tempi abbastanza recenti. Riteniamo che saranno stati i vistosi guadagni realizzati dai frutticoltori dell'Alto Adige ad invogliare anche i Trentini ad imitarli.

L'Alto Adige è un vero grande frutteto. Chi non ha visto in primavera la bella conca di Merano, o la valle dell'Adige fino a Bolzano, tutta smaltata, costellata d'una fioritura fantastica di splendide piante di meli, di peri, di ciliegi, dalla chioma tondeggiante e perfetta sì da sembrare veramente altrettanti mazzi di fiori, non può aver un'idea di quello che sia la frutticoltura di quella regione. Il panorama che in una bella giornata di aprile si gode, ad esempio, dall'alto del pittoresco Castel Tirolo presso Merano, è realmente meraviglioso. Tutta la valle è un giardino fiorito. Nè meno pittoresco è il paesaggio del vasto bacino di Bolzano, dove gli alberi in fiore contrastano mirabilmente con le eccelse nevi e le rosee dolomiti del grandioso gruppo del Rosengarten.

Ma anche nel Trentino oggi la frutticoltura è curata con grande amore, e va estendendosi sempre maggiormente. Certo le condizioni dell'ambiente naturale sono tali da promettere il più lusinghiero avvenire a questa coltura. Si può dire che tutte le piante da frutto possono in esso prosperare. Dagli aranci e dai limoni del Garda (che però rappresentano una coltura semi-forzata e di non sicura convenienza economica); dagli oliveti di Riva e di Arco, sino ai castagneti delle parti più alte delle valli alpine, è tutta una collezione di frutta squisite e superbe, di cui alcune raggiungono pregi veramente rari. Anzi, certe varietà di mele apprezzatissime, come la Cosenza gentile, si ritengono appunto originarie delle Valli trentine.

I centri principali per la frutticoltura sono la valle dell'Adige, che continua fino ad Alà a mantenere il vanto frutticolo guadagnatosi a Merano e Bolzano; la Valle di Non, ricca di mele squisite; la valle del Sarca, le Giudicarie, la val di Rendena; e ancora la val dell'Avisio e la Valsugana, produttrici di ottime castagne.

Le specie coltivate sono anzitutto quelle a granella, di cui prima della guerra si producevano ql. 20 mila circa nella parte montuosa, e circa 33 mila al piano (due terzi di esse si possono ritenere mele, e un terzo pere); poi vengono le frutta a nòcciolo, con una produzione annua di 8 a 10 mila quintali (specialmente ciliegie, in piccola pro-

VACCA DI VAL DI FIEMME.

porzione pesche e prugne). La coltura del noce era assai più importante in passato: essa oggi produce circa 3500 quintali all'anno. Di castagne se ne ottengono dai 9 a 10 mila quintali. Piccoli quantitativi di mandorle e di fichi. La produzione dell'olio d'oliva è oggi in decadenza: ed oscilla, a seconda degli anni, dai 300 agli 800 quintali.

Fra le varietà di frutta più importanti ricordiamo per le mele la Rosmarina, bianca e rossa, il Rosso nobile, la Cosenza gentile, la Mantovana, la Calvilla bianca d'inverno, e diverse Renette. Fra le pere, la Moscatella piccola d'estate, il Sorbetto (caratteristico dei dintorni di Trento) il Virgoloso, la Spina carpi, la Butirra Diel, il Buon Cristiano William, la Bergamotta Espéren, la Decana d'inverno, ecc. ecc.

Abbiamo detto che la frutticoltura è oggetto di molto amore. Basta guardare l'aspetto delle piante, e confrontarlo con quello dei fruttiferi di molte regioni italiane per constatare una differenza evidentissima. Gli è che qui la potatura è fatta veramente in modo razionale; e con una diligenza che stupisce è praticata la lotta contro i numerosi parassiti delle piante. Il solo Trentino consuma più insetticidi di tutta l'Italia!

IL "SALTNER", GUARDIANO DELLA VENDEMMIA, TUTTORA IN ATTIVITÀ NEI DINTORNI DI MERANO.

Ma la frutticoltura non potrebbe dare buoni risultati economici se non fosse anche bene organizzato il commercio e l'utilizzazione delle frutta. Ora tale organizzazione è stata negli ultimi tempi felicemente realizzata. Anche qui bisogna riconoscere che l'esempio partì dall'Alto Adige, i cui centri del commercio delle frutta erano, e sono, Bolzano, Merano e Lana. Un grande impulso lo diedero le associazioni, che riunirono i piccoli produttori: prima fra tutte la Società Meranese per l'esportazione delle Calville, sorta nel 1889, e il Consorzio dei produttori di frutta del distretto di Merano, costituitosi nel 1893. Ma a poco a poco anche il Trentino organizzò un commercio proprio, indipendente, delle frutta, che faceva capo a Trento, e che s'occupava specialmente dell'esportazione delle frutta primaticcie. Ed anche nel Trentino, per merito sopra tutto del Consiglio Provinciale di Agricoltura di Trento, sorsero delle Società per l'Esportazione delle frutta, di cui una prima sorse a Trento, ed una ne seguì a Mezolombardo.

Non possiamo entrare in particolari (che pur sarebbero interessantissimi) sulle forme di contratti, fra cui tipico quello della compera delle frutta sull'albero in fiore; sulle operazioni di raccolta, diligentissime e caratteristiche (curiose le scale, costituite da una lunga sbarra di abete con traversine di larice e con un piede a mezza luna, mobile); sulla selezione scrupolosa delle frutta nei magazzini (le mele ad esempio vengon divise in varie classi e categorie); sugli imballaggi (comune la cassetta di Bolzano, usata già fin dal secolo XVIII).

La maggior parte delle frutta del Trentino come dell'Alto Adige veniva esportata in Germania; in minor misura finiva sui mercati di Vienna o di Russia. Complessivamente, si calcolava che la esportazione di frutta fosse di ql. 177 mila circa all'anno, di cui 44 mila dal Trentino.

Ora, un cespite così importante di ricchezza non deve esser lasciato decadere. È necessario che la frutta trentina possa ritrovare gli antichi mercati, ed eventualmente anche dei nuovi nell'Europa settentrionale; e compito dell'Italia sarà quello di tutelare questa produzione e di sviluppare anche maggiormente le industrie che dalle frutta traggono vita, come quella delle conserve e delle marmellate, di cui già esistono importanti stabilimenti a Bolzano, meritatamente rinomati per l'eccellenza dei loro prodotti.

***

Scendendo ancora dai monti verso il fondo delle vallate Trentine, e specialmente della val d'Adige, un'altra coltura richiama l'attenzione o la curiosità del visitatore. È quella della vite. Una regione così tipica e individuata come il Trentino, non poteva non avere anche una sua viticoltura caratteristica. E caratteristica essa è in realtà. Il sistema d'allevamento tipico della val d'Adige, che appare timidamente a mano a mano che ci

bleu degno della fantasia di un Gulliver).

Invece nelle parti più montane della regione, e specialmente nella val di Non, la vite è allevata a basso ceppo, in filari molto ristretti, che ricordano sovente i paesaggi vitiferi delle Langhe piemontesi. Fra i due sistemi vi sono poi vari tipi intermedi, come i cosidetti semipergolati o spalliere inclinate.

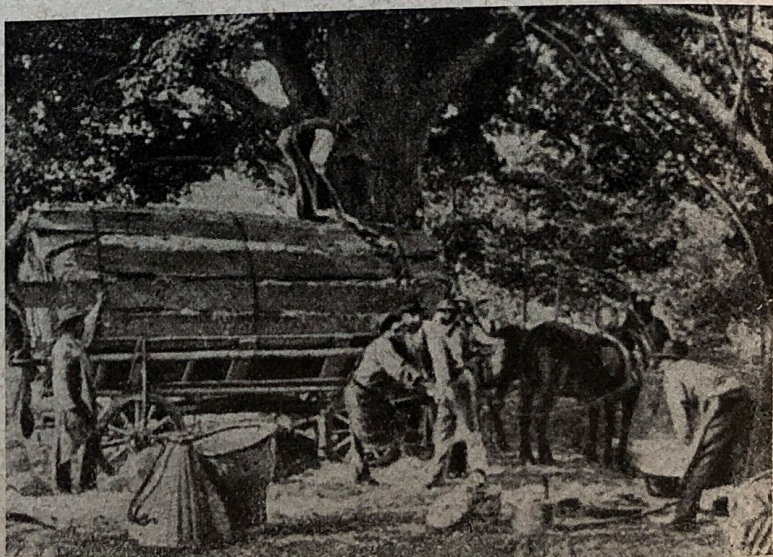
La viticoltura trentina si spinge fino a grandi altezze sul mare: supera i 700 metri in val di Non, gli 800 nella val d'Avisio e tocca i 1000 metri in Vallarsa. Però la parte maggiore e più importante si svolge, come dicevamo, nel fondo delle valli, e specialmente in Val d'Adige.

VENDEMMIA TRENTINA
L'uva viene ammostata nel vigneto stesso, per ottenere il così detto « graspato ».

allontaniamo dall' antico confine, va diventando assolutamente dominante nell' ampio « campo rotaliano », che s'estende fra Mezolombardo, Mezocorona e S. Michele, là dove un tempo il Noce si versava nell'Adige. Esso è il sistema delle *pergole trentine*: razionale ed elegante ad un tempo, e che bene si presta a quel particolare sfoggio di diligenza un po' meticolosa, diremo quasi geometrica, che sembra una delle simpatie degli agricoltori trentini. Certo si è che l'effetto che produce la visione, dall'alto dei monti che circondano il suddetto campo rotaliano, della vasta piana tutta ricoperta di lunghe file parallele di pergole, sostenute da pali esattamente allineati, ed aprenti verso il cielo le loro ali non meno esattamente inclinate, è dei più singolari che si possono figurare.

Le pergole continuano nell'Alto Adige: e quelle dei famosi vigneti di Bolzano non son meno ammirevoli di quelle di Mezolombardo; e son anche più pittoresche per un certo sapore arcaico che conservano, forse in omaggio al caratteristico paesaggio... e all' industria dei forestieri, che colà è coltivata alla perfezione (non altrimenti spiegheremmo la sopravvivenza di certi costumi veramente anacronistici, come quello del famoso custode delle vendemmie, o *Saltner* del Meranese: una specie di Barba-

La cifra che rappresenta la superficie coltivata a vite nel Trentino è un po' incerta: tuttavia si ritiene che essa superi i 16 mila ettari, cioè il 17 per cento della superficie a coltura intensiva. Tenendo conto però delle sole plaghe viticole, in esse la vite coprirebbe il 23.7 per cento della superficie coltivata intensamente.

La produzione oscilla molto da anno ad anno: si può dire che vada da mezzo milione ad un milione di ettolitri di *graspato* all'anno. (Il graspato è uva pigiata, come generalmente si riduce nel vigneto stesso appena

LEGATURA DEI CARRI PEL TRASPORTO DELLE FRUTTA.
Si osservi l'imballo dei carri e le fodere delle gerle.

vendemmiata, anzichè trasportarla intera alla cantina, come si fa in Italia). Un terzo di esso è di uva bianca e due terzi di rossa.

Quanto ai vitigni coltivati, ricordiamo fra i rossi il *Teroldico* di Mezolombardo, che dà un vino robusto, d'un grazioso profumo di viola, d'un bel colore rosso rubino molto intenso, e che perciò serve anche pel taglio; il *Marzemino*, coltivato specialmente nel distretto d'Isera, che dà un vino nero molto pregiato; la *Negrara*, coltivata specialmente fra Trento e Rovereto, che dà pure un buon vino suscettibile di invecchiamento; la *Rossara*, che produce un vino poco colorito, ma delicato; il *Groppello*, che dà un vino molto colorito, ma aspro e di poca finezza, caratteristico dell'alta val di Non; lo *Schiavone*, pure largamente coltivato, oltre che nel Trentino, nell'Alto Adige, dove viene usato anche come uva da tavola nel Meranese (esso non è altro che il ben noto *Frankenthal*); la *Schiava gentile* e la *Schiava grigia*, che dan buoni vini nel Bolzanino, dove però il vitigno rosso più caratteristico è il *Lagrein*.

I BELLISSIMI VIGNETI DEL "CAMPO ROTALIANO" PRESSO MEZOLOMBARDO, A PERGOLE DOPPIE. (fot. G. Dalmasso).

Fra i vitigni bianchi ricordiamo la *Nosiola*, caratteristica della val d'Adige fra Trento e S. Michele, che dà un vino neutro, ma non privo di pregio; la *Vernaccia*, che dà abbondanti prodotti ordinari, che venivano molto ricercati un tempo dall'Ungheria allo stato di mosto; la *Garganega*, coltivata in val di Cembra, e nell'Alto Adige presso Terlano, col nome di *Terlaner*; il *Riesling italico*, il *Trebbiano* ecc.

IN VAL DI NON LE PERGOLE DI VITI CEDONO IL PASSO ALLE VITI A BASSO CEPPO, CHE S'INERPICANO SINO SULLE PIÙ RIPIDE PENDICI. (fot. G. Dalmasso).

Negli ultimi tempi furono anche introdotti in alcune plaghe con buoni risultati vitigni stranieri: fra i rossi, il *Cabernet*, il *Borgogna*, il *Veltliner*; fra i bianchi, il *Traminer*, il *Sylvaner*, il *Riesling renano*, il *Pinot*, ecc., che dànno talora vini finissimi, come quelli ottenuti dall'Istituto agrario provinciale di S. Michele, e in alcune posizioni dell'Alto Adige, come a Castel Rametz presso Merano, ed a S. Maddalena presso Bolzano.

La coltivazione della vite e l'industria enologica ebbero un periodo di grandi fortune nel Trentino fra il 1880 e il 1892, allorchè i forti dazi doganali ostacolavano l'ingresso dei vini italiani nell'Austria e in Germania. In quell'epoca i vini trentini trovarono facile e lucroso collocamento nei due imperi, oltre che nella Svizzera orientale. I lauti guadagni invogliarono gli agricoltori ad estendere sempre più la coltivazione della vite, purtroppo anche al di là di quanto una più sicura visione del futuro avrebbe consigliato. Di pari passo si moltiplicarono i grandiosi e moderni stabilimenti vinicoli, di cui alcuni veramente ammirevoli per razionalità e perfezione d'impianti.

Disgraziatamente, le mutate condizioni del mercato vinicolo internazionale dopo il 1892 vennero a falcidiare gravemente i guadagni dei viticoltori e degli industriali, e soltanto dal 1910 al 1912 i prezzi del vino nel Tren-

LA RACCOLTA DELLE FRUTTA NEL TRENTINO.
Osservare le scale caratteristiche e le gerle, foderate per non guastare le frutta.

tino, come anche in Italia, tornarono a risalire.

Oggi regna molta incertezza, e, per esser sinceri, molto pessimismo nella classe dei viticoltori trentini. Essi temono che dopo l'unione all'Italia, i vini della penisola verranno ad esercitare una fatale concorrenza ai loro prodotti, e, fors'anche, ad uccidere la loro industria. Noi non dividiamo questi timori. Chè anzi, per un certo lato, noi riteniamo che dai più facili scambi fra le altre provincie d'Italia e il Trentino, i vini di questo potran trovare nei prodotti di quelle degli opportuni correttivi, che prima si dovevan richiedere sovente a meno semplici artifici di tecnica enologica. Certo però occorrerà assicurare ancora ai vini trentini i loro antichi mercati, tanto negli Stati dell'ex-impero austriaco, quanto in Germania ed in Isvizzera. Ed occorrerà anche incoraggiare iniziative sorte prima del 1914 e poi abbandonate durante gli anni tempestosi della guerra: come la preparazione di prodotti analcoolici della vite, per la quale a Trento esisteva un grandioso stabilimento, dotato di quanto la scienza e la tecnica ritrovarono finora di più perfetto: la *Cooperativa d'Esportazione dei prodotti viticoli trentini*, i cui squisiti mosti concentrati e gelatine d'uva sarebbero stati ben degni d'essere maggiormente noti. E non dovrebbero essere trascurate le altre forme di cooperazione enologica, come le Cantine Sociali, di cui nel Trentino e nell'Alto Adige si hanno numerosi esempi, ma non tutti oggi floridi.

Alla viticoltura trentina sovrasta però oggi un pericolo, che può avere gravi ripercussioni su tutto il suo avvenire: quello della fillossera. Il terribile parassita della vite, che già era comparso qua e là prima della guerra, ha, durante questi anni in cui le migliori energie erano state strappate alla terra, fatto inquietanti progressi, e il problema della ricostruzione del vigneto trentino è oggi incombente. Sarà perciò necessario che esso venga studiato anche in relazione alle nuove condizioni generali dell'economia agraria della regione, tenendo presente che non sarà opportuno ripiantare viti dove altre piante potrebbero dare un reddito più sicuro, e più rispondente ai bisogni locali ed a quelli del resto d'Italia.

***

Ad un'altra industria importante dà vita l'agricoltura trentina: la bachicoltura. Già la Repubblica veneta l'aveva introdotta in val Lagarina: e di là essa si diffuse in tutto il Trentino, fino a raggiungere verso la metà del secolo scorso una prosperità tale da costituire una delle maggiori ricchezze del paese.

UN MAGAZZINO PER LA FRUTTA.

I CELEBRI VIGNETI DI S. MADDALENA PRESSO BOLZANO.

VIGNETI DELLE ALTURE DI BRESSANONE.

Man mano che ci si inalza sul livello del mare le pergole s'abbassano. (*fot. G. Dalmasso*).

La gravissima epizoozia dei bachi — la pebrina — ridusse però in pochi anni a ben misera cosa la fiorentissima industria bacologica trentina. Lunghi e laboriosi furono i tentativi fatti per vincere il flagello, nei quali si distinse per tenacia ed abnegazione un benemerito patriotta, Don Giuseppe Grazioli. A lui si deve anche la creazione di quell'*Istituto bacologico trentino*, che ha in Trento una sede grandiosa, e che è certo uno dei primi d'Europa. Ed oggi tale Istituto fornisce a tutta la regione un ottimo seme-bachi, che serve di base a tutti gli allevamenti del Trentino.

Attualmente la bachicoltura è ritornata in onore, per quanto non abbia più raggiunto l'estensione d'un tempo, perchè frattanto la vite era venuta in molte zone sostituendosi al gelso.

La cocciniglia del gelso (*Diaspis pentagona*), che fra il 1880 e il 1890 aveva contribuito a far diminuire notevolmente la coltivazione di questa pianta, è oggi completamente infrenata dal suo nemico naturale: la *Prospaltella Berlesei*, diffusa in tutto il Trentino per merito principale dell'Istituto Agrario Provinciale di S. Michele. Si calcola che la produzione odierna di bozzoli sia in media di ql. 18.000 all'anno, la maggior parte della razza detta poligiallo sferico, per un valore di circa 6 milioni e mezzo di lire.

Alla bachicoltura trentina è riservato un promettente avvenire perchè la scomparsa delle barriere doganali, che impedivano l'invio dei prodotti lavorati sul mercato serico di Milano, farà risorgere l'industria della seta, già prosperosa prima del 1866, ma poi rapidamente decaduta.

Un paese montuoso come il Trentino, la cui superficie produttiva è pressochè tutta coperta di boschi e di pascoli, e che dedica la parte migliore dei suoi terreni alle piante da frutto ed alla vite, non può essere un forte produttore di cereali e di altre piante erbacee alimentari. Ed è perciò che non ci soffermeremo su tali colture, avvertendo solo come i 250 mila quintali di granoturco, i 90 mila quintali di frumento, i 47 mila di segale, i 21 mila di orzo, i 700 mila di patate, che annualmente vi si producono, non sono certo sufficienti all'alimentazione della sua popolazione. Ed è perciò che occorre importarvi annualmente circa mezzo milione di quintali di cereali.

Tale importazione finora era fatta, con non pochi sacrifici, dall'Ungheria. A colmare questo *deficit* dovrà ora provvedere l'Italia, la quale però troverà larghi compensi negli altri prodotti di cui il Trentino ha esuberanza, e specialmente in quelli forestali.

***

Abbiamo dato un rapido sguardo alle principali risorse agricole del Trentino; ma molto resterebbe ancora da dire per completare il quadro della sua agricoltura qual'è oggi, dopo gli eventi di questo periodo eccezionale. Dovremmo ad esempio ricordare lo strazio che di questa bella terra fecero le lunghe e sanguinose operazioni di guerra, specialmente nella zona di combattimento: strazio, che, secondo le diligenti indagini eseguite dal Consiglio Provinciale d'Agricoltura di Trento, si tradurrebbe in un danno di oltre un miliardo e mezzo di lire.

Dovremmo parlare — e ne varrebbe la pena — dell'animo e del carattere delle popolazioni rurali trentine, taciturne perchè montanare, e perchè troppo a lungo oppresse dai noti sistemi polizieschi dell'Austria; ma, come ben dice un diligente studioso dei problemi trentini (1), « tempra tenace e costante: la tempra del vero lavoratore che nulla spreca e che da tutto sa trarre profitto »; e, aggiungiamo noi, molto più istruito di quanto non si crederebbe (l'analfabetismo non esiste affatto!).

Dovremmo dire dello sviluppo meraviglioso della cooperazione rurale in questa regione (ci basti ricordare che nelle sue casse rurali nel 1912 venivan depositati 28 milioni di lire; che le sue 250 Famiglie cooperative raccoglievan oltre a 32 mila soci): ma ragioni di spazio c'impongono di concludere.

E la conclusione, per chi, venuto senza preconcetti in questa bella terra italiana, ne studi e indaghi le caratteristiche agrarie, non può non essere ottimista. Se il Trentino, sotto il duro giogo d'un governo irrimediabilmente ostile e chiuso ad ogni principio di libertà e di vera umanità; strappato, mezzo secolo fa, alle regioni cui era legato dalla natura e dagli uomini, e perciò isolato, con alle spalle un iniquo confine ed in casa un implacabile nemico; travagliato da una dura e lunga crisi economica, che obbligò una parte notevole dei suoi figli a cercare in altre nazioni d'Europa e d'America quel pane che la sua terra non poteva più dargli, seppe non di meno superare ogni difficoltà, e, custodendo pura ed intatta la sua italianità, elevarsi economicamente ad un grado invidiabile; il Trentino, dovrà risorgere anche dalla crisi in cui è ricaduto in questi cinque anni di una guerra senza eguali, e, riunito finalmente alla sua Madre, dovrà da essa ricevere nuovo sangue e nuova vita, e ad essa donare nuova bellezza e nuovo splendore.

GIOVANNI DALMASSO
Professore Ordinario della Scuola Super. di Conegliano.

(1) Prof. I. Moschetti. — *Le forze economiche del Trentino.* — Milano, Tip. Ed. Libraria, 1918.

LA PUBBLICITÀ PERSUASIVA

Dal *San Franciscan* togliamo le righe seguenti, piccolo esempio di pubblicità turistica americana.

« La ospitalità di San Francisco è proverbiale come il clima della California. E tale ospitalità può dirsi nata con la città stessa.

« Tra gli elementi che hanno contribuito maggiormente a mantenere a S. Francisco questo suo vanto, sono le splendide comodità alberghiere. S. Francisco è forse la città di tutti gli Stati Uniti che possiede, tanto per le tariffe che per i servizi, i migliori alberghi. Una delle ragioni devesi ricercare nel disastro del 1906 che li distrusse quasi tutti; fu necessario ricostruirli, e mentre tante altre città sono ingombre di vecchi edifici, anche le più umili locande di S. Francisco sono modernissime.

« Si possono avere eccellenti camere con luce elettrica, riscaldamento centrale, acqua corrente fredda e calda per mezzo dollaro al giorno. Tutte le tasche e tutti i gusti in materia di alloggio possono trovar soddisfazione. Nei grandi alberghi le tariffe sono sempre notevolmente più basse di quelle praticate negli alberghi corrispondenti delle altre città dell'Est, e anche in essi si trova sempre una larga percentuale di camere con bagno a 2 dollari e 2 dollari e mezzo al giorno. Il prezzo medio può calcolarsi in un dollaro senza bagno e in un dollaro e mezzo con bagno; 900 degli alberghi di S. Francisco, su un totale di 1.100, praticano tali tariffe, con le quali si hanno camere che costerebbero altrove 2 dollari e 2 dollari e mezzo.

« Si sente spesso chiedere: È San Francisco pronta a ricevere come si deve e in una sol volta un gran numero di visitatori? Quanto è stato fatto durante l'Esposizione del 1915 è una prova di ciò che può la città in fatto di comodità alberghiere: 100.000 camere accolsero il solito pubblico delle grandi Esposizioni, oltre migliaia di congressisti. Dopo l'Esposizione altri alberghi sono stati costruiti e aperti. La città è più pronta che mai a stendere la mano e il cuore ai suoi ospiti e ad accoglierli degnamente.

« Il cancello d'oro di San Francisco è sempre aperto ».

COME SI VIAGGIA NEI PAESI DEI VINTI

CINQUE MESI IN GERMANIA, AUSTRIA E UNGHERIA

Noi gemiamo spesso e volentieri sulla nostra vittoria « mancata » o almeno sui suoi frutti che sono stati dispersi. Vecchio costume italiano di veder sempre tutto nero a casa nostra. Ma chi viaggia, chi ha potuto metter piede nei paesi vinti — vinti per davvero e sul serio — sa quale diversa impressione se ne ritragga e ha tosto, per contrasto, la coscienza di ciò che significa esser vittoriosi. Altra atmosfera, lassù, altri visi... ed altri alberghi e altri treni! Il presente articolo, dovuto ad un arguto giornalista che ha « visto e toccato con mano », tratta solo di questi ultimi, poichè entrano meglio nel campo de Le Vie d'Italia. *Ma anche questo solo aspetto basta a darci la sensazione riconfortante della vittoria. La quale, dopo sì lunga guerra, non è forse tutta rose, ma è tanto profondamente diversa dalla sconfitta!*

Io sono, debbo premetterlo, un individuo fortunato: ai servigi del pubblico, riesco ad ottenere con rapidità maggiore della consueta passaporti e permessi e alle frontiere; se proprio non incontro i funzionari più diffidenti di Polizia e di Dogana, passo senza eccessive difficoltà o angherie. In generale, forse mi prendono per un galantuomo.

Ma al giorno d'oggi questo è poco per viaggiare. Treni ed alberghi valgono almeno quanto la stima degli agenti al confine. Ai primi di marzo, allorchè mi misi in moto verso la vinta Mitteleuropa, incominciai a patire già a Verona, in buona terra italica, dove chi intendeva pernottare in attesa del treno per Trento finiva fatalmente col trovarsi davanti al dilemma: Arena, o sala d'aspetto della stazione? Gli alberghi erano e sono arcizeppi, i *concierges* vi guardavano dall'alto in basso.

Giunsi a Trento pieno di sonno e di entusiasmi. Questi ammazzavano quello. Ricordo che ebbi il tempo di fare un giro per la città liberata e di venire a contatto con timidi tedeschi (nuovo tipo) in un caffè del centro. Poi fui scaraventato in uno scompartimento indefenibile, sprovvisto di vetri, sostituiti da tavole che i dardi solari non trapassavano. Buio pesto. Si poteva godere un po' d'aria e di luce sul terrazzino del vagone, ma era proibito trattenervisi. E chi ci si tratteneva lo stesso, non tardava a pentirsene: fumo e sbalzi lo riducevano alla ragione.

L'ATTESA QUOTIDIANA AD UNA STAZIONE BERLINESE ASSOMIGLIA A CIÒ CHE AVVIENE DA NOI PEL FERRAGOSTO.

UNA FERROVIA ELETTRICA BERLINESE. "COMPLETO!,,

È sempre una bellissima cosa arrampicarsi su per i fianchi del Brennero; allo spettacolo antico di bellezza ora si sono aggiunti elementi nuovi di cui ogni italiano si compiace: bandiere tricolori alle finestre delle casette e sulle stazioni, soldati italiani di tutte le armi lungo i binari, sui ponti, agli scambi. S'è allontanato, il palo di frontiera. L'hanno portato assai più a nord armate vittoriose che s'aprirono il varco tra masse confuse d'uomini e di materiale. Nel marzo, la superba valle dell'Adige era ancora ingombra di cariaggi, di artiglierie, di convogli interminabili di vagoni abbruciati e di grossi gomitoli di fil di ferro arrugginito.

Alla stazione del Brennero, verifica italiana dei documenti, fatta con cura e cortesia dai carabinieri. Nuova fermata poco dopo a Gries, per il controllo austriaco. Cortesia anche maggiore: semplice visita di formalità, due o tre domande discrete sul bagaglio, alquanti inchini. Arrivammo a Innsbruck tardi, verso le 8, credo. Il viaggio da Verona era dunque durato circa quattordici ore e fino all'indomani non c'erano coincidenze.

Bisogna passar la notte a Innsbruck. La soluzione del problema mi parve meno grave uscendo sulla piazza, al vedere un milite della Benemerita, con tanto di pennacchio e bandoliera bianca, montar la guardia davanti al Tiroler Hof. Ahimè: la lucerna di un real carabiniere non basta per far scoprire stanze libere dove non ce ne sono. Dovetti girare da un albergo all'altro pregando, interrogando.

Al Tiroler Hof mi diedero da cena: magro pasto senza pane; chiuso con un orribile caffè. Mi hanno poi detto che al ristorante della stazione si mangia meglio e a minor prezzo. Fosse forza di suggestione, fosse altro, mettendo piede in un paese del quale da anni sentivo parlare come del regno della carestia e della fame, mi venne un appetito che tutti gli aperitivi di questo mondo non avrebbero mai potuto suscitare. E parendomi d'esser condannato a languire frenando gli stimoli dello stomaco, mi diedi con terrore all'esame delle liste dei ristoranti e delle vetrine dei salumieri.

Il treno per Vienna partiva alle 11 del mattino. Gran fortuna, in Austria, avere un posto riservato. Chi non ne dispone, deve recarsi alla ferrovia con qualche ora di anticipo e una sufficiente dose di pazienza, aspettare che i cancelli siano aperti, slanciarsi quindi verso le vetture, spesso per subire la delusione, amara come tutte le delusioni, di trovarle già occupate per tre quarti da privilegiati mortali o da corrieri. Tra Innsbruck e Vienna, circolavano prima della guerra non so bene quanti treni al giorno: adesso circolano soltanto due diretti alla settimana e in ogni diretto buon numero di scompartimenti è riservato a corrieri diplomatici o militari, di Stati vecchi e nuovi, vittoriosi e vinti. Il cittadino austriaco rimane perciò di regola in piedi, nel corridoio del convoglio, tal'e quale come il cittadino italiano rimane in piedi nei corridoi del Milano-Roma o del Torino-Genova.

Nel mese di marzo non si poteva dire di star comodi neanche prendendo posto nello scompartimento. In prima classe (cuscini rivestiti di crine e guarniture di cuoio sosti-

QUANDO I VAGONI SONO COMPLETI....

tuite da imitazioni in carta) ho viaggiato da Innsbruck a Vienna senza luce nè naturale, nè artificiale. Di giorno c'era la solita faccenda dei vetri di legno — mi si perdoni il giuoco di parole — di notte si volgeva invano lo sguardo verso la lampada centrale. Ci saremmo contentati sia pure del preistorico stoppino! La tenue fiammella di un lucignolo di cera scoperto dall'italiana genialità di un membro della comitiva fece ricadere su di noi più sguardi invidiosi che chiarore. Infine restammo irrimediabilmente al buio.

Il nostro pareva un treno di affamati. A ogni stazione, torme di viaggiatori scendevano per precipitarsi sul *buffet*, mèta mai troppo presto raggiunta. A Salisburgo, Linz, Amstetten e Melk, ho assistito a veri assalti. Poi la folla famelica si diradava lenta, i più a mani vuote. Era un triste spettacolo vedere il magnifico ristorante di Salisburgo quasi deserto, immerso nella penombra. Non un avventore, non un cameriere. La vocina stanca del piccolo ripeteva dietro il banco, ai ritardatari speranzosi, che tutto era esaurito.

***

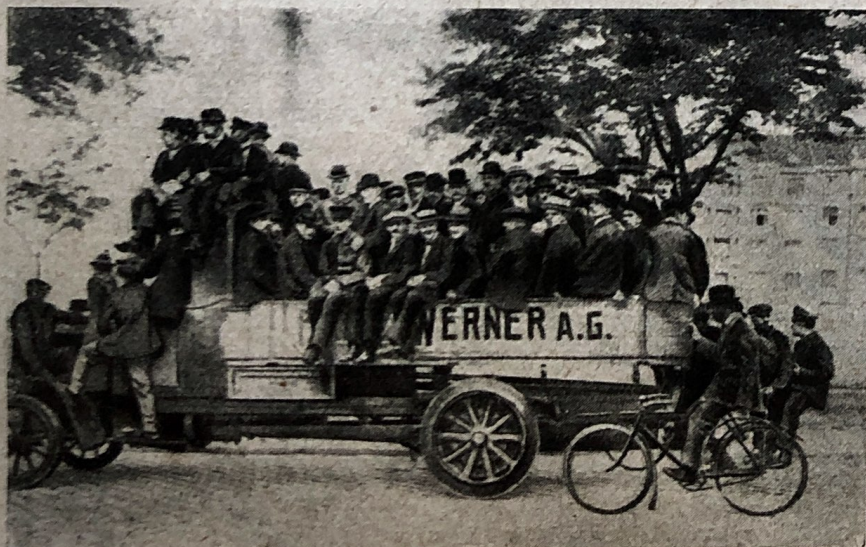
Fummo a Vienna dopo 28 ore di viaggio, alle 3 pomeridiane. Non si lagnino coloro che oggi compiono l'intero percorso Milano-Vienna in 29 ore, senza scendere dallo *sleeping car*. Benchè gli ostacoli sussistano, si è già riuscito ad abbreviare la durata del percorso di circa 16 ore, rendendola infinitamente meno faticosa.

Davanti alla stazione viennese dell'Ovest

UN TRENO DI "PIACERE„ PER LE FESTE DI PENTECOSTE (LINEA BRANDEBURGHESE).

i vetturini si dànno al miglior offerente. Son troppo pochi per non imporsi all'inerme maggioranza che si riversa dal treno. Per esser trasportati nel centro della città, occorre pagare ottanta, novanta, cento corone. Mercanteggiare è inutile: più prudente è salire presto in vettura ed affrettarsi verso l'albergo, onde non correr rischio di rimanere anche privi di tetto. I buoni *hôtels* servono sempre la stanza a chi ha telegrafato preavvisando. Se però non siete nè atteso, nè conosciuto, è difficile che vi diano asilo lì per lì. Bisogna girare, ritornare, insistere, oppure farsi subito amico qualcuno del *Bureau de réception*, mediante una discreta mancia. La mancia è «l'apriti Sesamo» dei nuovi tempi.

Il grande albergo viennese si mantiene all'altezza delle tradizioni. Va da sè che la biancheria presenta spesso accurati rinacci e che l'illuminazione è stata ridotta al minimo, ma il servizio è inappuntabile, la pulizia somma. Come guardate malinconicamente i portalampade vuoti, così guardate la vasca da bagno, che sente l'acqua calda soltanto al sabato, fra le 8 e le 11.

Le condizioni alimentari di Vienna vanno migliorando adagio. Fino a due tre mesi addietro, i ristoranti del Grand Hôtel e dell'Hôtel Sacher, entrambi famosi, erano

NELLE GIORNATE DI SCIOPERO LE GRANDI DITTE BERLINESI TRASPORTANO I LORO IMPIEGATI IN AUTOCARRO.

"WILDKUTSCHEREI": I SURROGATI DELLE FERROVIE, A BERLINO.

chiusi per mancanza di viveri. Ora sono riaperti e frequentatissimi, a simiglianza del nuovo Bristol e dell'Imperiale, dove prende i pasti la Missione militare italiana. In un buon locale, è impossibile fare colezione o pranzo con vino e caffè per meno di 60-70 corone, limitandosi, beninteso, nella scelta delle pietanze.

Da Vienna passai a Lubiana. Questa volta viaggiai meglio, in treno speciale — non mio, si capisce — anch'esso però povero di vetri. Quando l'amministrazione ferroviaria dell'Austria tedesca potrà procedere alla spesa, la fornitura dei cristalli per i finestrini, a mia convinzione, sarà un affare eccellente.

Si vive bene, a Lubiana, l'anti-italiano capoluogo della Slovenia. Per «vivere bene» intendo: non soffrire la fame o il freddo, avere latte, burro, uova, pane da vincitori, carne a volontà. Oltre che dell'ambiente, rimasi poco entusiasta dell'albergo Unione, il primo del paese, costruito con capitale cattolico, per scopi politici. La camera assegnatami aveva un letto la cui biancheria era paragonabile a opera di ragni e mancava di scuretti, nonchè di tendine. Sera per sera, dovevo far da tappezziere. Per la biancheria non c'era rimedio: l'ancella, ridendomi sul viso come forse sanno ridere solo le jugoslave, dichiarava che sino alla firma della pace la direzione non avrebbe comprato nè federe, nè lenzuola, nè terraglie. Stessi anzi accorto a non rompere il catino.

A Lubiana pioveva molto. Visitato in lungo e in largo il paese, nelle giornate di pioggia cercavo di sgranchire le gambe misurando i corridoi dell'Unione. La misura giusta non riuscii ad accertarla, perchè tratto tratto mi fermavo a leggere i cartelli affissi alle pareti, con iscrizioni in più lingue. Se un Touring Club jugoslavo, a ostilità finite, facesse correggere le diciture italiane, nessuno oserebbe biasimarlo. «Il servire — diceva una — non le meso in conto». Un'altra: «Gli P. T. ospiti s'invitano d'astenersi d'ogni chiasso nel hotel». P. T. è un'abbreviazione tedesca di *Pleno Titulo,* non conosciuta in italiano. Poi mi piacque un avviso che segnalo agli albergatori nostri affinchè ne facciano eventualmente tesoro. Eccolo: «Si pregano i signori commercianti e viaggiatori di commercio, nel loro proprio interesse, di portare le casse dei campionari nelle stanze o di farle portare dal personale, giacchè spesso avvengono confusioni e noi non possiamo intervenire nei dissensi che ne derivano...».

Distratti, no, i clienti dell'Unione...

***

L'avvento del bolscevismo a Budapest abbreviò il mio soggiorno in Jugoslavia. Volevo andare a vedere Bela Kun e compagni, gli audaci successori di Karoly. La Legazione di Ungheria a Vienna mi fu prodiga di raccomandazioni e di timbri. Partii. La prima volta sbagliai il treno di due ore (giacchè l'orario preciso delle partenze nessuno lo conosceva); all'indomani dovetti alle scarse attrattive offerte dai viaggi in paesi bolscevichi il comodo posto occupato in uno scompartimento semivuoto.

PER MIGLIORARE I TRAFFICI.
"Da oggi non saranno ammessi nei treni che i viaggiatori muniti del necessario carbone. (Dal *Simplicissimus*).

Temporibus illis, da Vienna a Budapest si andava in quattro ore all'incirca. Il mio treno ne impiegò quindici compreso l'arresto alla frontiera per la verifica dei passaporti. Non di rado al confine magiaro sono arrestati oltre ai treni i viaggiatori e questo sarebbe accaduto pure a me, se la zelante Guardia rossa nella cui testa era germogliata l'idea avesse tardato a convincersi, esaminando i miei documenti italiani, che io ero « Croato ».

Finì bene e giunsi a Budapest. Per quanto le locomotive fossero state tutte dipinte in simbolico rosso-fuoco, la circolazione ferroviaria si svolgeva in Ungheria con parecchio stento. Ai Governi rivoluzionari è più facile procurarsi le banconote che il carbone: per le prime bastano i sequestri nelle banche e le tipografie, mentre per il carbone c'è poco da scegliere; ci vogliono delle miniere. Malauguratamente nel territorio magiaro il carbone difetta sinanco nelle regioni occupate dall'Intesa. Verso la fine di giugno, l'Orient-Express Parigi-Bucarest ha dovuto fermarsi per ventiquattro ore a Maria-Theresiopel, mancando di combustibile. Bisognò mandargli carbone da Belgrado; nè i serbi ne hanno troppo, poichè si afferma che tra breve essi daranno biglietti ferroviari soltanto ai viaggiatori in grado di corrispondere l'importo equivalente in combustibile. Se non è una storiella, è un'idea geniale.

A Budapest la dittatura bolscevica non aveva accresciute le comodità dell'esistenza. Subito dopo il colpo di mano di Kun e soci c'erano ancora alberghi dove con un po' di buona volontà e molti quattrini si riusciva a sfamarsi. In seguito le cose mutarono rapidamente: l'antica lussuosa capitale ungherese divenne una terra maledetta nella quale nessuno voleva più vivere. Assieme con lo squallore nelle strade aumentava la paura nelle case. Le dame e i cavalieri che alle 5 si riunivano al Ritz per il tè erano i meno gai fra quanti ne abbia mai visti ascoltar musica di tzigani. Confiscato dai proletari, l'Hôtel Ritz continuò ad essere esercito sotto controllo popolare, il che risultava da cartellini rossi affissi nel vestibolo e nelle stanze e dalla presenza di una sentinella con baionetta inastata, messa a sbadigliare dirimpetto al banco del portiere.

E non credano i turisti che il bolscevismo renda ragionevoli le tariffe dei grandi alberghi. Il proletariato ritiene giusto chiedervi 30-40 corone per una stanza, mentre la cifra massima di cui in regime bolscevico un in-

COSTRUZIONE D'UN TUNNEL SOTTO LA SPREA PER LA METROPOLITANA BERLINESE.

dividuo può disporre quotidianamente per i propri bisogni è di 100 corone. Incongruenze della super-democrazia. Però a Budapest nel mese di aprile si poteva avere ancora acqua calda corrente in camera, lusso oggi scomparso.

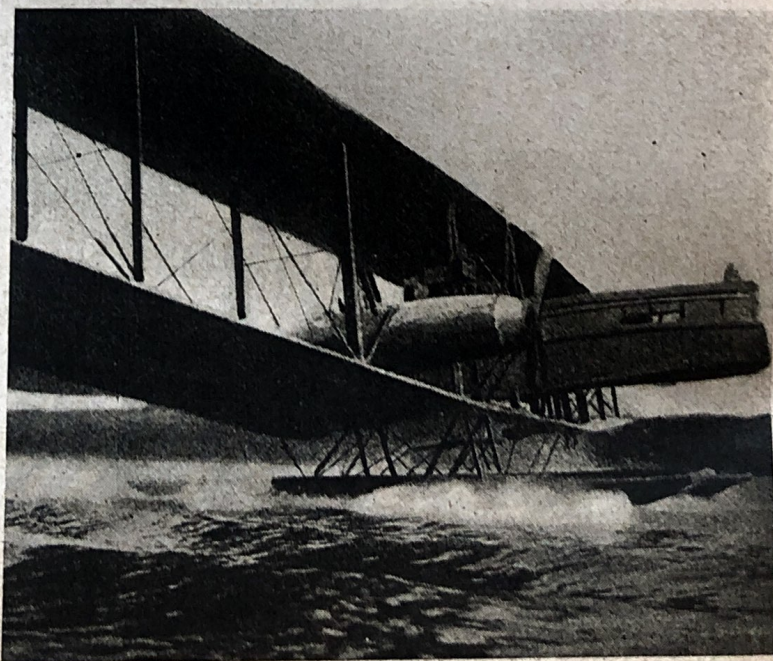
Prima di trovare alloggio al Ritz, avevo data una capatina all'Astoria, senza successo. All'Astoria, dove furono preparate la rivoluzione di Karoly e quella di Bela Kun, avevano preso domicilio diversi membri del Governo. Gli ufficiali governativi stavano nel palazzo reale, ma in appresso vennero trasferiti nell'Hôtel Ungaria, che ha scontato tanto onore a caro prezzo durante la controrivoluzione di giugno.

Salire fino alla Reggia era innegabilmente una fatica. La funicolare, assediata da un numero enorme di passeggeri, la si prendeva dopo lunghe pazienti attese; i vetturini chiedevano compensi proibitivi, i rari tassametri automobili gestiti per conto del proletariato erano tutti presi da evoluti marinai e Guardie rosse. Come a Pietrogrado, a Berlino e a Monaco, anche Budapest l'automobile fu, nel concetto dei rivoluzionari, mezzo indispensabile per la riuscita.

Lasciai Budapest munito di miracolosi passaporti, che, pur impotenti ad accorciare il viaggio, liberavano dalle noie al confine. A rivederla, Vienna mi parve una città ideale, nonostante le vie semibuie, la sospensione del servizio tramviario alle 9 e mezza di sera, le sigarette di foglia di faggio e il tè cattivo. Qualche giorno dopo compii il tragitto più interessante di questi miei cinque mesi di ininterrotto peregrinare: Vienna-Praga in aeroplano. Non documenti, non preghiere e insistenze per assicurarsi un posto, non vagoni bui e zeppi, uso barili di sardine.

L'aviazione dovrà certo svilupparsi ancora prima di offrire le garanzie assolute indispensabili per il suo sfruttamento pratico quotidiano, però viaggiare celermente in una specie di balconcino, al disopra delle miserie umane e dei funzionari alle frontiere, mi è sembrato trionfo indescrivibile. Il Caproni levatosi a Vienna alle 15 e 15 raggiunse Praga, in difficili condizioni atmosferiche, alle 16 e 35. Le accoglienze oneste e liete durarono al campo di atterramento quasi quanto era durato il viaggio.

A Praga oggi è benvisto qualunque forestiere che non sia di origine teutonica. Con ciò non voglio dire che gl'Italiani siano addirittura adorati. Ad ogni modo, si è trattati bene e con cortesia. Se ci andate, parlate tutte le lingue fuorchè il tedesco e degli alberghi a cui scendevate prima della guerra rammentatevi solo il nome czeco.

La capitale risorta attraversa una grave crisi di abitazioni ben più grave della nostra; da un giorno all'altro, impreparata, fu costretta ad accogliere gli uffici del nuovo organismo statale ed una massa di funzionari a cui si aggiunsero i profughi dai paesi in preda a lot-

IDROVOLANTE GERMANICO PER PASSEGGERI.

te politiche. Il forestiere è però affidato alle cure di un *Bureau des Étrangers* di recente creazione, il quale procura l'alloggio e facilita in molteplici modi il soggiorno e la partenza. Io capitai forse in momento infelice, giacchè l'albergo assegnatomi ricordava quello di Lubiana, magari rimanendogli un pochino indietro. Non c'era altro!

UN ORIGINALE TENTATIVO DI CAMPEGGIO IN GERMANIA.

Tornai a Vienna, col maggiore Vece, pure per le vie dell'aria. È una delizia volare sulle cupole verdastre di Praga, seguire Moldava e Danubio, vedersi infine sull'immensa distesa di case che fu la capitale della duplice Monarchia. Se chiudo gli occhi, rivedo il Parlamento, la Votivenkirche, il Rathaus, il Ring, il Graben, dove d'Annunzio l'anno scorso buttò i suoi manifesti, poi Aspern, splendido campo di aviazione austro-ungarico, oggi popolato da piloti e apparecchi italianissimi.

***

Le peregrinazioni in terra vinta ebbero l'intermezzo d'una puntata elvetica, dalla quale non ricevetti lo sperato sollievo. Per trasferirsi da Vienna a Zurigo occorrono — se la Confederazione elvetica consente l'ingresso nel proprio territorio — ventotto ore di viaggio, numerosi cambiamenti di treni, noiose formalità di frontiera. Io fui e resto un entusiasta ammiratore ed amico della repubblica trilingue; penso tuttavia con rammarico al tempo in cui gli Svizzeri desideravano e accarezzavano il forestiere, mentre dopo l'armistizio le preoccupazioni alimentari e bolsceviche hanno mutato molti umori.

IL CAPRONI CHE TRASPORTA PASSEGGERI DA VIENNA A PRAGA.

Salivo nei treni e nei trams elvetici con religiosa ammirazione. La permanenza in Austria Ungheria aveva abituato occhio e orecchio a vetture mal tenute, rumorose. Le ferrovie svizzere risplendono come giocattoli di un bimbo ricco, vi ricordano che cosa fosse «la prima classe» in altra epoca. Coi loro tenders carichi di legname ben disposto, dopo viaggi di ore e ore le locomotive sembrano appena uscite dai depositi.

Non so se si possa generalizzare, ma ho trovato la vita cara, sproporzionatamente cara. Una buona stanza d'albergo costa in franchi svizzeri quello che costa a Vienna o a Berlino in corone o in marchi, che valgono assai meno. Il vitto, calcolando il corso del cambio, costa lo stesso che nei paesi vinti; forse più. Infinite, come ho detto, le restrizioni per il soggiorno. Chi arriva in una città deve presentarsi alla Polizia entro le 24 ore: riceve un visto che vale per tre giorni, trascorsi i quali ha da ripresentarsi ancora. Il passaporto gli è tolto e tenuto in custodia fino alla partenza.

Lasciai la Svizzera rimpiangendo il lago di Zurigo, i ponti e le fontane di Berna, appena ebbi un foglio di viaggio tedesco. A Romanshorn, il delizioso tranquillo paesello sul lago di Costanza che la guerra ha condannato a una tranquillità ancor maggiore, varcai la frontiera. Per Lindau, mi diressi a Monaco. I funzionari della stazione di Romanshorn debbo citarli fra i più amabili incontrati nel mio viaggio.

I funzionari tedeschi di Lindau lo erano altrettanto, mi dolse però la menzogna a cui fece ricorso un soldato per togliermi i biglietti da cento marchi, dei quali al confine si fa commercio con chi si reca all'estero.

A Lindau quattro ore di sosta. Nel pomeriggio, partenza per Monaco. Disposti in lunga fila davanti allo sportello, ascoltavamo le domande rivolte dal bigliettaio ai singoli postulanti, per accertarsi della necessità di usufruire del diretto. Il treno s'andò riempiendo per la strada. Tramontato il regime bolscevico a Monaco, i profughi ritornavano per vedere che ne fosse delle loro case, dei loro averi. I sedili destinati a sei persone ne accolsero presto otto, poi dieci; poi fra un sedile e l'altro si drizzò una muraglia umana.

IL RAZIONAMENTO DEL TURISMO.
" Ogni mese sarà permesso a un berlinese d'andare a Monaco, dove a cura dello Stato gli verranno mostrate le cose più notevoli,,.
(Dal *Simplicissimus*).

Invidiai, arrivando nella capitale bavarese, i preveggenti muniti di poco bagaglio. Di facchini ne vidi uno solo e fu ventura ritrovarlo con la mia roba nella buia piazza della stazione, dove s'erano nascosti, per pudore democratico, gli omnibus degli alberghi. Il Comando militare della ferrovia ci aveva dato un foglio che autorizzava a rimanere in istrada il tempo strettamente necessario per raggiungere la casa o l'albergo. L'automobile si mise in moto adagio, fermandosi a tutte le intimazioni delle sentinelle.

Ho abitato a Monaco — ne parlo non per darmi delle arie — in un albergo difeso da mitragliatrici e da soldati con buone scorte di granate a mano. Al Regina Palast aveva stabilito il proprio quartier generale il comandante delle truppe governative, von Oven. Ma la teletta bellica si confaceva male al lussuoso albergo. Molte stanze vuote, quasi deserto il ristorante, non carissimo nè cattivo. Attorno alle tavole del Regina, ricoperte di tovaglie di carta, s'affollava gente solo all'ora del tè, per godere il concerto più che la bevanda orientale. L'anticipato orario di chiusura dei ritrovi e il fatto che gli spettacoli nei teatri incominciano prestissimo hanno provocata la scomparsa della vita serale e notturna. Alle 9 si mangia generalmente soli, dopo le 9 non si è più nemmeno serviti.

Negli alberghi tedeschi si abita con comfort superiore a quello di Vienna. Identiche sono le restrizioni per la luce, mentre bagni se ne possono prendere tutti i giorni e a tutte le ore. Incredibile l'ascesa dei prezzi. La questione delle mance è stata poi risolta dai camerieri in maniera geniale, in quanto da una parte essi si fanno corrispondere una discreta percentuale su ogni conto, in sostituzione della « soppressa » regalia, dall'altra esigono al momento della vostra partenza ciò che solevano esigere prima.

Dopo il ritorno dell'ordine, sulle strade ferrate bavaresi si viaggiava bene. Limitata la distribuzione dei biglietti al numero dei posti disponibili, e calca, conflitti e scambi di ingiurie risultarono eliminati. Da Monaco a Berlino i diretti impiegano adesso oltre dodici ore. Ce ne sono quattro alla settimana: tre notturni, uno diurno. Io, che mi preoccupo dell'economia del tempo, viaggiai di notte. Al mattino, di buon'ora, stavo sulla piazza della stazione di Anhalt, aspettando al varco un veicolo libero.

Lo *chauffeur* berlinese ha presa l'abitudine di circolare con la banderuola abbassata, col duplice vantaggio di poter pattuire il prezzo della corsa volta per volta, o di costringere il passeggero a pagare anche il tratto di strada che la vettura ha percorso a vuoto, dopo di avere deposto l'ultimo cliente. Marciare o marcire... Si pattuisce, si sale, si arriva, si dà allo *chauffeur* un biglietto di banca e si riceve in resto una

cifra che non è la giusta. Forse con l'intenzione di risparmiarvi la pena di riflettere, lo *chauffeur* ha provveduto lui stesso a trattenere la mancia.

È cambiata un po' la Germania, e molto sono cambiate le automobili: trovarne una con pneumatici veri è rarissimo, abbondano invece quelle fornite di cerchioni metallici e ruote cosidette elastiche, le quali fanno un fracasso d'inferno e costringono chi le occupa a sobbalzare come il povero Don Chisciotte sulla coltre delle ostesse.

Avevo fissata una stanza all'Adlon. Imponente e lussuoso, il grande albergo di Unter den Linden dispiace a chi non riesce ad occupare uno degli appartamenti principeschi al primo piano. Le altre camere sono specie di cabine dove a mala pena ci si muove. Per giunta io ne ebbi una sotto la cui finestra venne ingegnosamente collocata la pompa per l'elevazione dell'acqua, credo. Resistei quarantotto ore, andandomene a zonzo nell'attesa che mi cambiassero. Infine rifeci le valigie e trasferii i miei penati all'Eden, albergo assai più piccolo e grazioso, ma che la rivoluzione ha danneggiato ingiustamente. Presso l'Eden, sede di un Comando di divisione, fu ucciso Carlo Liebknecht; dentro l'Eden, pare, Rosa Luxemburg. E gli estremisti lo chiamano: « Noskeshauptquartier ». Il quartier generale di Noske.

Trovare alloggio altrove sarebbe stato impossibile. Chi desidera una camera deve prenotarsi con parecchi giorni di anticipo: l'enorme costo della vita e dei viaggi non salvano Berlino dall'invasione dei forestieri e in questo momento moltissime stanze di grandi alberghi le occupano membri delle Missioni interalleate. L'Eden era allora semivuoto, perchè alla porta, invece del *groom*, stava una sentinella con granata a mano e perchè si sapeva che dietro le imposte dei balconi a primo piano si nascondevano mitragliatrici pronte a respingere eventuali attacchi spartachiani.

Io ci ho vissuto senza noie di sorta, facendo astrazione da un furto che tutto l'apparato di forza non fu in grado di impedire. Ma che volete? a Berlino oggi si ruba, si ruba, si ruba e mai la Polizia fu altrettanto debole. Prudenza impone di stare attenti negli alberghi, in istrada, attentissimi nei trams, quando circolano: scioperi parziali e generali sono all'ordine del giorno. Ciò mi fa trovare dolorosamente dei punti di contatto con l'Italia....

Se la circolazione delle tramvie elettriche e degli omnibus automobili o a cavallo è sospesa, spuntano da tutte le parti veicoli di epoche diverse, che i pedoni sono lieti di utilizzare, chiudendo un occhio sulle tariffe esose. Questa « Wildkutscherei » — servizio di vetture di frodo — è una delle caratteristiche della nuova Berlino e vi fa vedere un marinaio disoccupato guidare l'autocarro d'una birreria adattato ad omnibus, mentre un grigio-verde con Croce di ferro esplica le funzioni di bigliettaio.

Due settimane di sciopero dei mezzi di trasporto mi imposero marce forzate che inacidirono la mia discutibile gioia per la residenza berlinese. Lo sciopero durava quando decisi di partire per Vienna. Al primo tentativo di partenza, dovetti tornare indietro dalla stazione: il treno era già strapieno da due ore e non si ammettevano altri passeggeri. Era un sabato. Al giovedì, c'erano state colluttazioni vere e proprie, disordini gravi. Figurarsi se le comunicazioni tra Berlino e Vienna possono essere soddisfatte con tre diretti alla settimana, costretti a fare la lunga via di Passau, onde evitare il transito per il territorio czeco.

Al martedì ebbi fortuna, grazie alla cortesia della missione americana. Dio, i fulmini che ci attirò quel nostro scompartimento riservato! Tutta la notte battibecchi e discussioni. Uno dopo l'altro, venivano viaggiatori di terza, viaggiatori di seconda, spalancavano la porta, attaccavano briga. Differenza di classi non ne esisteva più e forse è dopo esperienze del genere che al convegno di Ellwagen le amministrazioni ferroviarie tedesche hanno decisco di adottare per l'avvenire due classi soltanto: una con cuscini, *Polsterklasse*, e una con sedili in legno, *Holzklasse*.

Rivista dopo due mesi, al termine di noioso raid ferroviario, Vienna mi riapparve — come dopo Budapest — asilo inuguagliabile. Ma che dirò della quiete prodotta nel mio spirito dalla visione di Milano, a mezzanotte, allorchè sono disceso dallo *sleeping* preso nell'antica capitale degli Absburgo?

ITALO ZINGARELLI.

LA PESCA DEL PESCE-SPADA
NELLO STRETTO DI MESSINA

Uno dei prodotti più squisiti dei nostri mari è, senza dubbio, il pesce spada, degno delle mense più raffinate. Sebbene abbastanza diffuso anche altrove esso, come è detto nel cenno che fa della sua interessante pesca la *Guida di Sicilia del T. C. I.*, costituisce un prodotto particolarmente importante, e gradito, delle acque dello Stretto di Messina.

Eppure è raro il trovare sulle mense questo boccone prelibato più a nord di Roma: colpa della nostra imperfetta rete ferroviaria e dei mediocri mezzi di trasporto nostri, soprattutto della scarsità dei vagoni frigoriferi, che soli possono permettere di far giungere il pesce a grandi distanze.

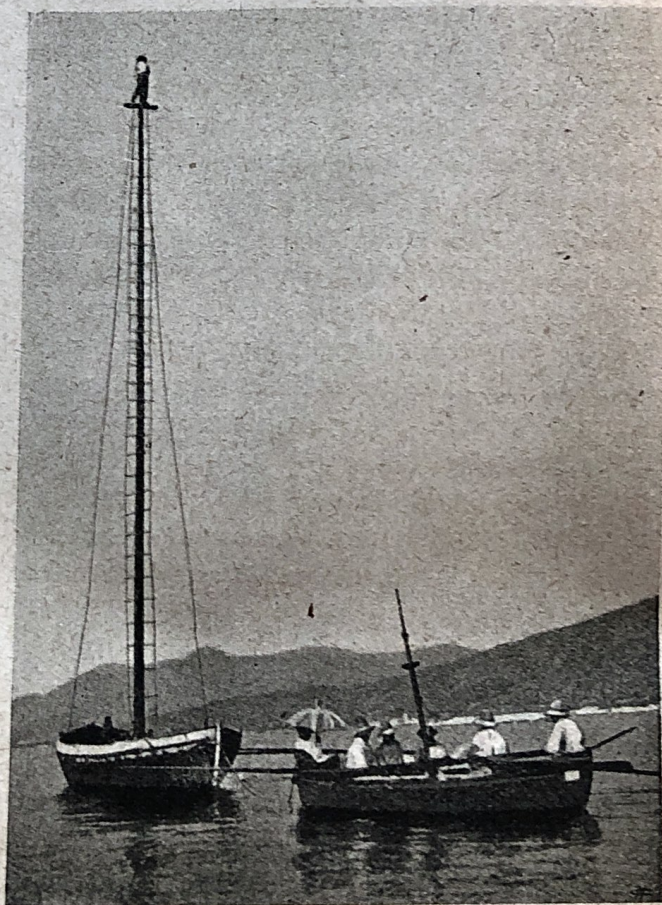
Ed è questo un non piccolo danno, tra i grandissimi che derivano da tale stato di cose; ma è lecito sperare che possa via via attenuarsi.

La gola che, tra i varî peccati mortali, è certamente uno dei più benemeriti nei riguardi del commercio, faciliterà certo un giorno o l'altro anche la diffusione di questo prodotto, degno dei più raffinati *gourmets* nostrali o stranieri non meno di tanti altri «frutti di mare» o di terra, che una avveduta pubblicità e la rapidità dei trasporti faceva viaggiare prima della guerra, e farà viaggiare appena superato questo primo faticoso periodo postbellico, per tutti i mercati di Europa.

E l'industria del pesce-spada, ora relativamente ristretta e primitiva, potrà espandersi, organizzarsi meglio e contribuire in buona misura al benessere delle popolazioni calabro-sicule.

Nell'attesa che anche questo buon prodotto nostro sia messo in valore come si merita, non saranno sgraditi ai nostri lettori alcuni cenni su questa pesca così sportiva e curiosa, che rimonta con le sue tradizioni ai bei giorni della Magna Grecia.

***

Il pesce-spada (Xiphias gladius) è uno de' pesci più grossi del nostro mare. Ad un anno pesa dai 25 ai 40 chilogrammi, a due da 80 a 150. Raggiunge talora anche i 250. È di colore violaceo oscuro sul dorso, bianchiccio con riflessi argentei all'addome. Porta una lunga spada sul muso, donde gli venne il nome. Forse per lo stesso motivo i genovesi lo chiamano imperatore e per motivi analoghi fu detto altre volte milite, galeota e galeotto. Misura, adulto, in lunghezza da 2 a 3 metri dall'estremo della spada all'estremo della coda. Se ne son visti anche di maggiore lunghezza. La spada, depressa, tagliente e dentellata ai lati, è lunga la terza parte

LA VEDETTA O "ANTENNIERE".

IL "FORIERE,, E IL LANCIATORE IN ATTO DI COLPIRE.

acque nel Jonio. Per sei mesi dell'anno, da ottobre a marzo, par che dorma nel fondo del mare: si trattiene rasente il suolo, sia perchè le acque a quella profondità sono più calde, sia perchè vi trova agevolmente di che nutrirsi. Nei primi giorni di aprile sale a galla e si dirige verso le coste principalmente del golfo di Patti, della baia di Milazzo, di Gioia Tauro, Palmi, Bagnara e Scilla, e girando, secondo la corrente ed il vento che predominano ed il bisogno di esca, risiede per tre mesi in quelle acque facendosi spesso vedere alla superficie. In giugno va in fregola. Si appaiano maschio e femmina e vanno sempre insieme. Indi la femmina depone in più volte le uova, che divengono indi a poco pesciolini che vagano per quelle acque fino ad ottobre, epoca in cui spariscono dalla superficie per ritornare a galla in aprile.

I pesci adulti, dal 15 giugno in poi, entrano per lo Stretto, e si dirigono verso la costa di Sicilia; spesso a paio e qualche volta anche a tre, una femmina e due maschi, e ciò accade quando uno di questi ultimi, a compensarsi della perdita della propria compagna, si fa a corteggiare quella dell'altro.

circa dell'intero animale. Ha il corpo fusiforme, la testa a cuneo e l'iride verdastra. Porta sei pinne, delle quali la maggiore sul dorso presso il capo.

Si nutre di pesci delicati, preferendo nei nostri mari le seppie, i calamari e le anguille, che uccide con la spada e trangugia volgendosi supino. Merita poco o nulla il nome di mostro fiero e battagliero, che gli davano gli antichi, e non attacca che per difendersi.

La sua carne è di un bel bianco roseo, diversa per consistenza, gusto e sapore a seconda delle varie parti del corpo: nell'insieme, però, è tutta deliziosa, salubre e nutritiva. Giovio lo paragona allo storione. Ateneo ed Archistrato lo chiamano cibo divino, e Cartesio lo ritiene rimedio eccellente a molte malattie.

Vive in vari punti del Mediterraneo sulle coste d'Italia, di Provenza e di Spagna. Si mostra anche presso il Capo di Buona Speranza ed altrove nei mari australi. In nessun punto, però, è così frequente come nel Canale di Messina, ed in quel lembo del mar Tirreno, che raccoglie o scarica, con la *montante* o la *scendente* del Canale, le sue

IL PESCE COLPITO È TRATTO NEL "LUNTRO,,."

Parte de' pesciolini entrano pure per lo Stretto e son poi di novembre e dicembre improvvidamente pescati all'amo quando ancora non pesano più di un chilogramma e la carne è floscia, poco salubre, niente gustosa.

*
**

La pesca si fa sulle coste calabre da Palmi a Scilla di notte con le reti, e da Palmi al Capo Coda delle Volpi di giorno con la *traffinera*, specie di fiocina, in aprile, maggio e giugno; in Sicilia in luglio ed agosto, di notte con la rete da S. Teresa a Gazzi, di giorno con la *traffinera* dal Salvatore dei Greci al Capo Peloro. Si pesca pure, ma raramente, nelle acque delle Lipari, e fin presso Tropea in Calabria, e incappa nelle tonnare.

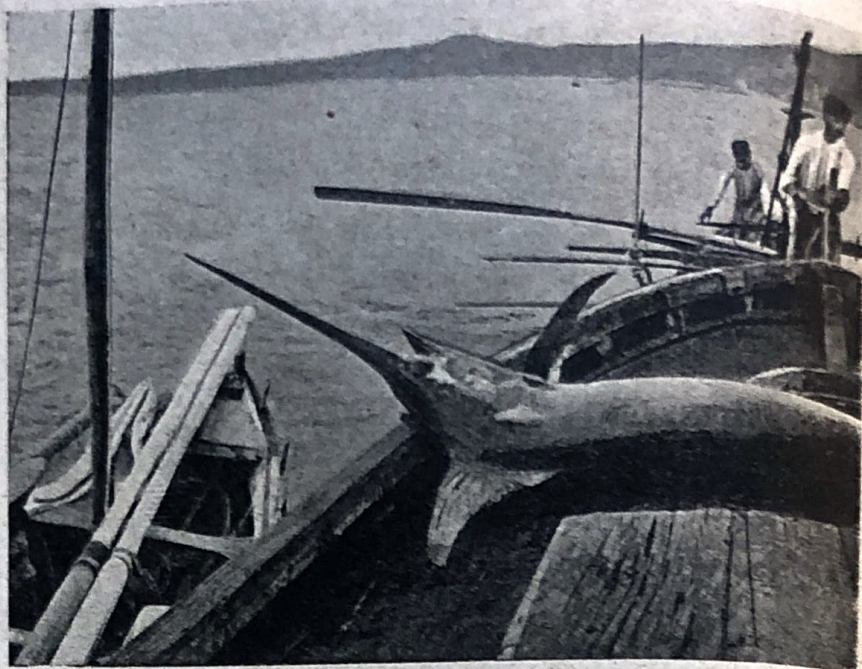
LA PREDA SULLA FELUCA.

La *palamadara*, che serve per la pesca, è una rete di canape ben ritorto e solidamente legato agli angoli delle maglie.

Le reti sono d'ordinario lunghe 800 metri, larghe 16 ed intessute a maglie di 17 centimetri. Tese in mare scendono a varie profondità secondo le esigenze della pesca. La rete è scortata sul posto designato da una solida barca con albero, vela e timone e otto rematori.

Giunti sul posto prefisso, e scelto il momento opportuno, si getta in mare il *segnale*, un grosso gruppo di sugheri di circa un metro quadrato, con una campana collocata in modo da mandare il suo squillo ad ogni piccolo movimento delle onde. A questo segnale si attacca un capo della corda superiore, da cui pende la rete e l'altro capo ad altro *segnale* parimenti fornito di campana.

La corda superiore tesa tra' due segnali è inanellata in una serie di piccoli sugheri e galleggia; la corda inferiore, invece, è guarnita di piccoli piombi, sicchè la rete si tende da sè e forma una vasta parete verticale che sbarra la via al pesce.

Questo, nuotando, infila il lungo rostro dentro una maglia. Però, urtando indi a poco col capo la rete, sente l'ostacolo e cerca mutar strada. Però, volgendosi, infilza la spada in altra maglia e poi in una terza, in una quarta, tanto che più si volge più si avviluppa, anche con la coda e con le lunghe pinne, resta preso e muore attaccato alle reti.

La pesca con la *traffinera* è una vera caccia. Ci vuole molta destrezza e gagliardia per esercitarla, ed è così dilettevole che, non di rado, vi han preso gusto e passione anche principi e guerrieri illustri. La storia racconta che Don Giovanni D'Austria, trovandosi nel 1571 in attesa della flotta, che poi debellò, nella giornata del 7 ottobre, la potenza turca a Lepanto, volle anch'egli istruirsi in questo nobile esercizio, e vi si applicò così che, in breve, divenne uno dei più bravi lanciatori, tanto che una volta uccise sei pesci-spada di sua mano. Gli accadde, anzi, che un pesce-spada ferito, ma non rassegnato a morire, si avventò contro la barca e la perforò da banda a banda. Il Principe mandò a suo padre, Carlo V, la spada di questo pesce, segno dello scansato pericolo.

Per l'esercizio di questa pesca occorrono delle vedette o degli *speculatori* che, siti in punti eminenti, avvertono da lontano, anche sott'acqua, il pesce; e poi, uno o due battelli, spinti rapidamente da vigorosi rematori, per portare il lanciatore ove il bisogno lo richiede, fintanto che questo non pianta il suo formidabile dardo nel corpo dell'animale. Il ferro, che è uncinato, resta nella bestia che fugge, e l'asta, per contraccolpo, salta in mare: ma freccia ed asta restano entrambe legate ad una fune che si molla dietro al fuggitivo, finchè, stanco od esani-

IL PESCE È FATTO A PEZZI.

te dalla vedetta che sta in cima all'antenna della feluca. Ciascuna feluca porta infatti nel mezzo un'antenna o albero, alto non meno di 20 metri e bene assicurato con forti funi. Una scala di corda con piuoli di legno, distanti 50 centimetri l'uno dall'altro, corre in senso verticale e parallelo all'antenna: con quella il pescatore sale in cima all'antenna e vi rimane quattro ore di seguito.

Quest'uomo prende il nome di *antenniere*, e deve essere di vista così acuta da potere avvistare il pesce a considerevole distanza, anche se a 3 o 4 metri sott'acqua, anche se il mare è increspato ed il cielo coperto di nubi. Deve essere anche forte e resistente, dovendo restare sotto la cocente sferza del sole di luglio ed agosto, senza speranza di essere rilevato che dopo 4 ore di guardia e senza altro refrigerio che un sorso d'acqua, riscaldata essa pure dai raggi del sole, essendogli proibito di prender cibo.

La vedetta, poi, che sta sull'alberetto piantato nel centro del battello che porta a prua il lanciatore, si chiama *foriere* o *foliere*. L'alberetto si chiama *garriere;* è alto 5 metri circa, e ad un metro quasi dalla cima ha un bottone circolare di legno su cui salta e si mette in piedi o a cavalcioni il foriere, che deve, secondo i cenni dell'antenniere, scoprire a sua volta il pesce ed indicarlo al lanciatore del battello detto *ontro* o *luntro*.

Appena l'antenniere scopre il pesce, dà il segno convenuto e lo continua a ripetere, stendendo la destra verso la direzione del pesce sinchè il foriere non avrà a sua volta visto il pesce e non lo avrà indicato al lanciatore, che sta fermo, dritto ed immobile al suo posto, fino a quando non ha a tiro il pesce e non gli avventa il colpo, gridando « Viva S. Marco benedetto! ».

Il grido con cui l'antenniere avverte i suoi compagni è il seguente: *va susu.... va*, se il pesce prende verso il Faro; *va jusu... va*, se il pesce è verso Messina; *va fora....*

me, viene ritirato e gettato nel battello.

Per eseguire questa pesca si armano ogni anno, nella riviera del Ringo, dal Salvatore dei Greci alla punta del Faro, ventun poste o stazioni. Ciascuna consta di due feluche e di quattro battelli, qualche volta cinque. Ognuna agisce per sè e nel suo esclusivo interesse, ma son tutte soggette a regole e consuetudini, rigorosamente osservate.

La prima regola si è che le poste devono, per turno, cambiare di stazione, facendo in maniera che la prima di oggi sia la seconda di domani, poi la terza e così via via.

Una seconda è questa: la posta che avvisa per prima di avere scoperto il pesce, anche se più vicino alle altre poste, è la sola che ha il diritto d'inseguirlo.

Ogni posta consiste, dunque, in due feluche dalle 10 alle 16 tonnellate ciascuna e quattro battelli addetti due per feluca. Alcune stazioni ne hanno anche un quinto per le comunicazioni con la rada. Dei quattro battelli, due portano a prua ciascuno un lanciatore, nel mezzo sopra un alberetto detto *garriere*, un esploratore, e cinque rematori, dei quali tre al centro sul medesimo panco vogano in avanti per imprimere il moto al battello, gli altri due dalla parte di poppa vogano in modo da dare la direzione.

Agli altri due battelli, con due o quattro pescatori, viene affidata la corda col pescespada ferito. I quattro battelli stanno presso alle feluche, pronti a scoccare come saette appena sentono il segno d'avviso, che par-

va, verso oriente, *va 'nterra va.... va* se il pesce prende per terra.

Fino a pochi anni addietro questi stessi segni si davano in lingua greca. Qualche dotto delle vecchie cronache immaginò che così si facesse perchè il pesce si dilettasse e si lasciasse attrarre dall'armonia del greco! Il volgo, più scaltro, diceva invece, che si parlasse in greco per non essere intesi dal pesce e non prendesse la fuga. In realtà quel greco altro non attestava che l'origine achea dei pescatori ed i tempi remotissimi in cui la pesca venne inventata.

***

Ecco come Strabone fa descrivere a Polibio questa pesca nel canale di Messina:

« Due battelli a due remi stanno all'avviso. Una vedetta comune sta in punto eminente, e, dei due pescatori di ciascun battello, uno voga e l'altro tiene una lunga asta. Quando l'esploratore, con un segno convenuto, indica l'animale, che d'ordinario emerge dall'acqua per una terza parte del suo corpo, il battello più vicino gli si accosta ed il lanciatore scaglia l'asta contro il pesce e gli reca grave ferita. L'asta è ritirata senza freccia perchè questa è uncinata e resta nel corpo del pesce, che va seco recando il ferro feritore ed una corda attaccata al ferro e che viene agitata fin quando il pesce non dà segno di stanchezza. Allora i pescatori tirano dolcemente con la corda l'animale e lo gettano nel battello, meno il caso che si tratti di un pesce di troppo grande mole, nel quale lo tirano a terra. L'asta cade in mare ma non si perde. È di quercia, o di abete compatto, o di elce e si può facilmente ricuperare. Accade talvolta, che il pesce ferito, invece di fuggire, si avventa contro il battello e lo perfora con la sua lunga spada. Questa pesca per la forza e per l'impeto dell'animale e pei pericoli cui si va incontro, somiglia molto alla caccia al cignale e ne ha le attrattive ».

Dopo 2000 anni questa pesca resta quasi la stessa e la descrizione sembra fatta ieri!

GLI ARNESI DELLA PESCA.
1 - Asta con traffinera a quattro orecchie. — 2 - Traffinera a due orecchie. — 3 - Accetta. — 4 - Fiocina. — 5 - Coltellaccio.

Pochissime sono le differenze. L'asta non galleggia più liberamente in balìa delle onde, ma resta annodata ad una cordina, che corre tra la parte inferiore della freccia ed il canapo che si svolge dietro al pesce. Questo canapo, detto oggi *protese*, è lungo 800 metri ed i pescatori lo seguitano a mollare dietro al pesce, nè più nè meno come facevano i loro antenati, e poi, com'essi, lo tirano nel battello: solo che la cura di maneggiare il pesce, mollando o tirando la corda vien lasciata agli uomini di un secondo batello, e ciò perchè l'altro resti sempre pronto ad inseguire occorrendo altro pesce.

Altra modifica è questa: secondo pare, ai tempi di Polibio, la freccia o traffinera era semplicemente uncinata e forse da un sol lato come l'arpione. Più tardi si costruì la freccia in maniera che le due braccia del ferro si piegassero e chiudessero all'entrata e si aprissero e dilatassero all'uscita. Da pochi anni la freccia ha quattro braccia e ciò rende più difficile al pesce svincolarsi.

La freccia, di acciaio temprato, è lunga 25 centimetri. La punta è acuminata e quasi piatta. La costruzione di questo strumento è molto difficile, perchè richiede molta esattezza e precisione per stabilire l'equilibrio tra le quattro braccia. Mancando questo equilibrio, è facile che il ferro scappi dalla ferita ed il pesce si perda. L'esperienza ha mostrato

che, sopra dieci ferri, appena due riescono perfetti; ed è per questo che il ferraio fornitore delle traffinere non è pagato, ma prende una parte dei profitti della pesca.

L'asta attaccata alla traffinera misura poco più di quattro metri e pesa da 4 a 5 chilogrammi, secondo la gagliardia del lanciatore.

Il luntro ha due di queste aste con le relative frecce e corde; una per avventarla contro il pesce che insegue, l'altra per replicare il colpo nel caso che il primo andasse a vuoto ma ciò accade assai di rado, essendo costoro avvezzi sin da giovinetti al tiro con la fiocina contro pesci minuti alla luce della lampadara, altra pesca speciale del canale di Messina.

LA PULIZIA DEL PESCE.

La seconda asta serve anche per colpire, all'occorrenza, un secondo pesce, che non raramente accompagna il primo. In questo caso il pescatore ha l'avvertenza di colpire per prima la femmina, che riconosce facilmente alla forma più corpulenta e meno arrotondata, e poscia il maschio, che, dedito a corteggiare la compagna, la segue amorosamente, anche ferita, e talora non si risolve di abbandonare, per parecchi giorni, le acque ove quella restò vittima dell'avido pescatore.

***

La pesca del pesce-spada esercita in complesso — quella fatta con la lancia e l'altra praticata con le reti — l'occhio e le braccia di circa 2000 persone; arma 54 feluche, 251 battelli e, sulle due sponde, fa preda di circa 1500 quintali di pesce del valore medio di oltre 300.000 lire. In queste cifre non sono compresi i pesci pescati dalle tonnare siciliane e calabresi, che possono valutarsi approssimativamente alla metà.

Gran parte di tutto questo pesce vien consumato in Messina; il resto a Napoli, Reggio, Palermo e Catania. Se ne manda anche in Roma e potrebbe, con i vagoni refrigeranti, andare fino in Isvizzera ed oltre.

I profitti della pesca vengono per lunga consuetudine divisi nei seguenti modi:

In Calabria ed in Sicilia, per la pesca alla palamadara, in parti 12 e tre quarti, cioè: 4 parti al proprietario della barca e della rete; 1 quarto al capo ciurma; 7 agli altri sette pescatori; 1 quarto al marinaio che tiene e dirige la rete; mezzo al mozzo al servizio della barca; tre quarti alla Chiesa.

In Sicilia nelle stazioni, con due feluche e quattro battelli, si fanno 20 parti, per ogni feluca e 2 battelli, cioè: 2 parti all'armatore della feluca; 1 alla barca del lanciatore; 1 e mezzo al lanciatore; 1 alla vedetta o foriere del luntro; 3 alle due vedette che si dànno lo scambio sulla feluca; 6 ai cinque rematori del luntro; 4 ai quattro rematori del secondo battello; 1 al ferraio che fornisce i ferri; mezzo alla Chiesa.

Divisioni analoghe si fanno in Calabria per la pesca con la traffinera e vedetta sulle rupi, o con la feluca e l'antenna.

***

La scienza fornisce scarse notizie su questo pesce; ma varrebbe la pena che gli studiosi ne facessero oggetto di accurate indagini, col fine di tentare una protezione del pesce e moltiplicarne la specie.

Se qualche cosa di simile si facesse nessun dubbio ch'esso prenderebbe in breve posto anche sulle più modeste mense di mezza Europa, essendo la carne di questo pesce, come cantò il Vitrioli in un carme latino premiato nel 1845 all'Accademia Belgica, tra quanti pesci ci sono in fiumi, laghi e mari, la sola degna delle opime mense, la sola degna di figurare sui banchetti de' grandi:

. . . . hic unus opimis
Est dapibus regum dignus, dapibusque deorum.

LUIGI MAZZULLO.

L'ELETTRICITÀ E LA NOSTRA CASA

Questo scritto è soltanto una chiacchierata pratica, seppure sembra dire talvolta delle cose solenni. Dice per esempio che il ferro, l'acqua ed il calore sono gli elementi ultrapotenti che la natura dispone per il nostro lavoro. Il ferro esprime la forza superiore inerte, che l'uomo volge a suo profitto con l'elaborazione; l'acqua esprime la forza superiore viva ed immensa che l'uomo usa come mezzo dell'elaborazione.

Ed il calore? Un momento!...... Il secolo scorso fu detto per antonomasia il *secolo del vapore*, e il secolo corrente sarà detto dell'elettricità: il vapore e l'elettricità sono forza, calore, cioè vita; ma se, con il mezzo che i fisici dicono termico, per trarre dalla goccia d'acqua l'energia ci vuole il combustibile che trasformi essa goccia in vapore onde dar luogo ad un atto meccanico già magnifico, perchè poi l'energia erompa diretta dalla goccia basta che questa precipiti a produrre la corrente elettrica, che ci dà a volontà la forza motrice o il calore, senza intervento di combustibile.

Indubbiamente il secolo più aperto agli orizzonti del lavoro umano è il secolo dell'elettricità!

Perchè, è bene insistere su questo sin d'ora, quando le miniere di combustibile saranno esauste nel seno della terra, la goccia d'acqua, a meno d'un cataclisma sovvertitore del pianeta, continuerà a cadere perennemente, con gli effetti ineluttabili che le assegna il celebre proverbio: la goccia scava la pietra!

Certo, parlando dell'elettricità e della nostra casa, non senza accoramento rinunzieremo nel prossimo avvenire al poetico, vecchio focolare, pensando ai suoi secoli di trionfo amorevole; ma d'altra parte, poichè nell'aiuola del mondo ormai si sta stretti stretti, insardellati, con un piccolo posto al sole e doni della terra assai ripartiti, è necessario pensare all'economia, e la fiamma che lambe ed avvolge disordinatamente la pentola, e gli sbuffi di vapore del simpatico apparecchio sono sprechi che a non lontana scadenza ci saranno proibiti dalle ferree necessità della vita.

Io ho parlato della pentola, perchè le voglio bene; e chi non le vuol bene?... Ma molte cose le sono associabili, e ad esse pure ci possiamo riferire... per abolirle!

Insomma, nei mille e mille anni già detti, il calore non è stato utilizzato al 90%, tutt'altro; di esso si è abusato perchè di combustibile ce n'era a ufo, ma nelle strettezze attuali le nostre massaie che pensano di un po' d'economia in proposito? Quanto costa loro la legna, o il carbone, o il gas, con i quali non si sa e non si può sfruttare che una ben piccola parte delle calorie prodotte? Molti non pensano che comunemente per far fuoco non ci vuole soltanto il combustibile, ma occorre un'altra cosa indispensabile: l'aria, dove bellamente se ne fugge per irradiazione il prezioso calore.

La fiammerella prima riscalda l'aria e poi le cose che necessitano a noi! Ma col focolare elettrico è facilissimo evitare l'irradiazione.

Allora bisogna preferire un simile focolare di calore, il quale garentisce che pochissimo di questo vada sprecato, quasi nulla.

Brevemente, col riscaldamento elettrico si può dire che il problema è ristretto ad un vecchio proposito, e cioè che si deve far bollire l'acqua con poca spesa, vale a dire con un riscaldante sfruttato quasi tutto nella sua funzione; e poi l'acqua deve conservarsi moltissimo tempo quasi bollente, in maniera da ritornare a cento gradi in un momento, quando si voglia. Spesa per un ettolitro d'acqua pronta per i servizi domestici

giornalieri, all'alba: 40-50 centesimi. Arriveremo a questo risultato che offre un comodo finora inimaginabile? Le previsioni sono assai promettenti: bisogna aver fede, cioè volere.

Pensate, pertanto, ad un ettolitro d'acqua bollente con una spesa di 40-50 centesimi: la casa ne è rinnovellata, tutto l'organamento domestico volge a tale facilità d'esistenza, che la *home* ne è allietata. E naturalmente anche fuori di casa la vita, per mille riflessi, è resa più tersa.

Pensate all'albergo, al ristoratore, all'ufficio, al laboratorio, alla ferrovia (elettricamente veloce, silenziosa e tepida), alla chiesa non più gelida, ed infine al bagno: la veste d'acqua dell'uomo moderno, cura dei corpi e delle anime!

Io non mi perdo in un quadro avveniristico pensando ad una metropoli immersa... nel senso dell'acqua calda, ma non posso fare a meno di pensare ad un dinamismo della pulizia, ad un moto della detersione, con la grazia di Dio che è l'acqua bollente per pochi centesimi.

Verrò poi alla realtà della spesa, al calcolo preventivato del costo delle calorie, ma intanto e prima mi si lasci fare, dopo la commemorazione della pentola, quella di sua cugina la scopa! Anch'essa, la scopa, nei millenni ha lavorato.... a non scopare. Sicuro, perchè scopare, spazzolare ed altri simili gesti significano nel linguaggio comune togliere od asportare la sporcizia più o meno pulverulenta, ma praticamente quella parte di sporcizia che è semimpalpabile o da un sito se ne va comodamente in un altro viciniore, o si alza a volo statico, infischiandosene della scopa e consorelle. Ci vuol altro! Cioè ci vuole l'aspiratore elettrico, il quale esiste già e attende la sua diffusione.

Che ne pensano, le buone massaie, della goccia d'acqua fluente che scopa a distanza, a distanza di miglia, la casa? La goccia d'acqua che fa da spazzola e da strofinaccio è una bella e facile idea pratica del nostro secolo!

Ma questa benedetta elettricità non è ancora tutta rivelata alle massaie. Vi è, intanto, il ferro da stirare; non quello che bisogna soffregare con la pietra pomice e controllare colle dita o colla saliva per accertarne il riscaldamento; no, ma quell'altro lucido, elegante, spiccio, sicuro, costante, regolabile: voglio dire del ferro elettrico!

Vi sono ancora altre cose che invidiano alla pentola ed alla scopa il riposo dopo il lavoro secolare: lo scaldaletto, lo scaldapiedi, ecc., che sono cose vecchie, arcaiche, e ne hanno un certo diritto!...

Ma anche la cucina a gas, la cucina moderna — pur sempre colla fiammella libertaria! — aspira al buon ricordo di pioniera della decenza e della comodità nel regno del fumo e della cenere. Perchè la cucina a gas, ricordiamolo, è schiava dell'ossigeno per la sua funzione; e, riferendoci a quanto abbiamo detto, il suo calore non è del tutto utilizzabile, anzi una gran bella parte se ne va nella cappa. Questo senza contare nientemeno che il gas si ottiene dal carbon fossile.... che noi, in Italia, non abbiamo; e che la pentola bollente sul comune e diffusissimo apparecchio a gas si raffredda perchè è una comune pentola, mentre la pentola dell'apparecchio elettrico, affatto speciale, come vedremo in seguito, non si raffredda che dopo molte ore.

Potrei continuare ancora e snocciolare esempi, se, dietro le massaie benigne e fidenti nella loro redenzione, non si tenessero gli economisti che prospettano le inesorabili leggi del tornaconto.

Per dissipare questi dubbi dei fedeli alla vecchia pentola dovrei alfin rivelare il segreto dei 40-50 centesimi d'energia sufficienti per portare all'ebollizione un ettolitro di acqua.

E lo farei subito, se non mi trattenesse un altro ostacolo per via, cioè se non dovessi parlare dell'apparecchio riscaldatore d'acqua... il quale c'è, ma costa ancor troppo.

Ma non mi si accusi subito di costruire sulla sabbia, e mi si segua piuttosto in questo breve ragionamento: io debbo prepararmi il caffè e voglio dell'acqua calda subito: poca cosa, come si vede; ma quel *subito* abbraccia un mondo di fattori. Per esempio la umile tazza d'acqua, che costa incalcolabilmente poco se è riscaldata con un apparecchio elettrico razionale, si ricollega nientemeno che al problema idrico nazionale, come questo al problema idroelettrico, e questo a sua volta a quello dell'utilizzazione dell'energia prodotta dai grandi impianti nelle ore notturne e di riposo; in-

somma la questione è organica, e nell'interdipendenza dei fattori è inscindibile: cioè non si può considerare ciascun d'essi fattori prescindendo dagli altri, perchè qui, più che di congegnare diversi elementi per avere l'acqua calda nella mia caffettiera, si tratta di congenerarli, di fabbricare in blocco il sistema che serba la goccia nel cavo montano e lo utilizza poi come calorico nella pentola coibente.

Ecco, la pentola a pareti coibenti; ci vuole quella. Ammessala, le cifre che esporrò saranno persuasive.

Soltanto nel diffondere apparecchi esistenti e nell'inventarne e costruirne dei nuovi, si deve badare a che la possibilità tecnica si accordi con quella economica; altrimenti tante belle applicazioni dell'elettricità nell'uso domestico, oltre a quelle dianzi accennate, rimarranno belle affermazioni di principio, ma null'altro.

Ecco perchè, ad esempio, la Società « Edison » ha bandito un concorso, con 30.000 lire di premi, per il progetto di una cucina elettrica razionale, economica e perciò diffondibile. Chi costruirà una tal cucina, o, meglio, un apparecchio per scaldare l'acqua e *conservarla per molte ore calda, quasi bollente*, in modo da poterla riportare a cento gradi quando si voglia con tenuissima spesa, si renderà non solo molto benemerito ma farà un affarone. Intendiamoci però: farà un buon affare se la sua cucina, a differenza di qualcuna esistente che pur ha quasi risolto il problema dal lato tecnico, costerà poco.

Finora, meno rare eccezioni, in ordine tecnico si sono seguite delle vie false. Vi è stato chi ha capovolto il ferro da stirare per farne un fornellino; una curiosità assolutamente impropria allo scopo, perchè il calore se ne va in aria, ed allora tanto vale, anzi vale di più una fiamma a spirito o qualsiasi altro focolare.

È stata costruita la cucina elettrica a *plateau;* ma anche lì il calore si disperde pietosamente. Bisogna scartare tutto ciò che non sia il serbatoio di calorie costruito in elementi cattivi conduttori del calore, perchè soltanto con esso avremo veramente, seppure sott'altra forma, un immagazzinamento d'energia, e specialmente d'energia notturna, a bassissimo prezzo.

DIAGRAMMA DEL CARICO DI UNA CENTRALE ELETTRICA TORINESE NEI GIORNI FERIALI.
(*Si noti l'avvallamento corrispondente alle ore meridiane*).

In sostanza ogni casa, anche modesta, verrebbe ad avere un apparecchio, grande o piccolo che sia, costituito presumibilmente da un recipiente principale, che è il serbatoio d'acqua calda, con pareti che non lasciano disperdere il calore se non lentissimamente, entro le quali pareti è il dispositivo — in termine tecnico: la resistenza — per cui l'energia si tramuta in calore (pensate di pigliare la lampadina elettrica che illumina la vostra stanza, di accenderla e di immergerla nell'acqua contenuta in una pentola ben tappata, ed avrete un'idea ipotetica un po' grossolana del come potrebbe essere riscaldata l'acqua elettricamente); la massaia ad una certa ora della sera gira la chiavetta dell'interruttore come farebbe per accendere una lampada elettrica, e l'acqua contenuta nel recipiente principale della sua cucinetta comincia a scaldarsi; naturalmente ci mette un po' di tempo, per-

DIAGRAMMA DEL CARICO DI UNA CENTRALE ELETTRICA TORINESE NEI GIORNI FESTIVI.

chè un impianto per 100 candele, p. e., è piccolino, ma basta allo scopo. All'alba l'acqua è bollente. La massaia può cominciare ad usarne. Se per il bagno, l'acqua si fa defluire senz'altro dal serbatoio per mescolarla con altra acqua fredda; se invece serve per la cottura, un'acconcia quantità d'acqua passerà in un altro piccolo recipiente apposito ove in qualche minuto e con spesa assolutamente minima, in qualsiasi ora del giorno, con un altro semplice giro di chiavetta sarà reintegrata nel grado di bollitura (100 gradi); naturalmente vi saranno 3 o 4 apparecchi di cottura, i quali non occorrerà che siano coibenti.

Si presume che con l'acqua caldissima del serbatoio possa disporsi un piccolo forno nella cucinetta, come ve ne sono nelle stufe e negli apparecchi a carbone.

In quanto alla cottura degli alimenti che si ammaniscono fritti od arrostiti, oltre ad utilizzare il calore del serbatoio, vi sarà un dispositivo diretto per riscaldare una o più piastre al punto che consenta di arrostire o di friggere.

Ma ripigliamo un po' i nostri scrupoli, che interpoliamo perchè volta a volta infrenino ed avvalorino il nostro ottimismo.

In questo doloroso periodo, in cui la mancanza quasi assoluta di carbone minaccia di compromettere la nostra industria e ci sottopone alla durissima necessità di diminuire il traffico ferroviario, le tendenze verso l'elettricità, la quale ci dovrebbe dare la salvezza, si fanno spiccate. Ma nell'ambito del nostro assunto, pur senza tener conto dell'obbiezione di qualche troppo prudente calcolatore: che il carbone non sarà giammai convenientemente soppiantato in Italia dall'elettrotermica neppur nell'uso domestico, permangono le questioni contingenti del tempo, della mano d'opera, dei materiali e del loro costo, che operano come forti remore sulla trasformazione suaccennata.

Ma la nostra tecnica, specialmente quando risponde coi suoi sforzi all'assillo di una necessità nazionale, sa far dei miracoli, e l'abbiam visto in guerra, testè. Speriamo ed attendiamo, dunque.

Se si riuscirà a risolvere il problema del riscaldatore d'acqua con i requisiti suaccennati, si risolve automaticamente il problema dell'impianto elettrico domestico, poichè il più modesto impianto — di 1 chilovatt, per esempio, qual'è la quasi totalità degli impianti domestici — serve allo scopo.

E mi spiego: per portare all'ebollizione un ettolitro d'acqua occorrono circa 10 chilovatt-ora con una spesa, ai prezzi attuali dell'energia, di L. 5 o 6, e con impianto adeguato. Se l'acqua viene scaldata di notte, in 10 ore, basta l'impianto di 1 chilovatt, e con l'energia a 4-5 centesimi al chilovatt-ora, come dimostreremo in seguito, si spendono 40-50 centesimi. Al mattino l'acqua è bollente e rimane, nell'adatto apparecchio, sui 90 gradi per tutto il giorno.

Quando si vuol riportare a bollitura, il

supplemento di calorie necessario è minimo e la spesa inerente pure. Questo il concetto informatore del nostro assunto. Certo, per la pratica ci vuole per questa, come per tante altre belle cose, la solita fede nello sviluppo irresistibile della vita moderna. E se le grandi soluzioni nell'ordine economico e sociale avvengono soltanto con la seduzione, direi quasi meglio con la coercizione dell'armonia del progresso, mai questione fu più armonica di quella elettrica, come abbiamo già accennato.

Poichè pare che spunti l'era in cui i tecnici giudicano improcrastinabile la soluzione del problema, riportiamo qualcuna delle perspicue idee che l'ing. Giuseppe Bisazza, direttore dell'Azienda Elettrica Municipale di Torino, ha esposte in una sua conferenza tenuta recentemente alla Camera di Commercio di quella città:

« La determinazione di utilizzare largamente le nostre acque per forza motrice è nata dalla necessità di creare alla nostra industria un coefficiente economico e nazionale in sostituzione sempre più ampia del carbone, rispetto al quale abbiamo conosciuta e conosciamo la indigenza, mai sufficientemente soccorsaci.

Ideando i serbatoi montani ed i laghi artificiali, che moltiplicano la potenzialità dei corsi d'acqua, al tempo stesso che eliminano i pericoli ed i danni delle alluvioni a valle, si è ottenuto che le acque accettino la legge delle nostre necessità.

« Ma una difficoltà più grave resta e si riferisce alla utilizzazione degli impianti.

« Non vanno confusi i due concetti della migliore utilizzazione delle acque e della migliore e completa utilizzazione degli impianti.

« Quella si può ottenere, come si è detto, colla accumulazione idraulica per mezzo di serbatoi e laghi artificiali.

« Il problema invece della migliore e completa utilizzazione degli impianti, che implica, in qualche modo, anche quello della migliore utilizzazione delle acque, si risolve promovendo e disciplinando convenientemente il consumo della energia elettrica.

« Lo stato della utilizzazione degli impianti è oggi molto lontano dalla perfezione, ed è presto dimostrato.

« Esaminando il diagramma di carico di un impianto idroelettrico qualsiasi, che oggi ci si offre, troviamo che nei due terzi della giornata la produzione è molto scarsa, mentre raggiunge uno sviluppo qualche volta massimo nelle restanti otto ore. Una parte soltanto dell'energia di cui è capace l'impianto è effettivamente prodotta.

« Secondo alcuni studiosi non più del 30% dell'energia che potrebbe essere generata dal milione di cavalli, e forse anche di kilowatt idroelettrici utilizzati, sarebbe in effetto sviluppata, l'altra più cospicua parte non si svilupperebbe perchè ne manca l'applicazione.

« Non si hanno dati sicuri in proposito; un indice meno incerto sulla entità dell'energia effettivamente prodotta lo si ha dalla statistica delle imposte di fabbricazione pubblicata dal Ministero delle Finanze: ebbene, da detta statistica rileviamo che nell'esercizio, p. es. 1917-1918, il totale consumo di energia in Italia fu minore di miliardi 3,4 di chilowatt-ora, e in detta cifra è anche compresa la energia generata con mezzi termici.

« Pur tenendo conto dell'energia che si dissipa nelle reti di distribuzione e nelle linee di trasmissione, per risalire dai punti di consumo alle centrali generatrici, si può con sicurezza affermare che oltre 4 miliardi di chilowatt-ora si potrebbero ancora produrre, senza maggiore spesa, coi nostri impianti, se nelle ore in cui sono disponibili fossero richiesti.

« E si può ritenere che, dedotte le inevitabili perdite, possano ancora distribuirsi agli utenti non meno di tre miliardi di kilowatt-ora all'anno.

« È da sperare, per il bene del Paese, in un migliore assetto delle nostre industrie, in una più razionale organizzazione di esse, che consentano, a traverso la istituzione di turni di lavoro, un più vasto impiego di energia idroelettrica, ma, ciò nonostante, si può prevedere che resterà tuttavia un largo margine tra l'energia prodotta e quella che si potrebbe produrre, margine che andrà sempre crescendo col crescere degli impianti di utilizzazione delle nostre acque.

« Proponendoci di utilizzare tutta o parte di questa energia disponibile, dobbiamo ispirarci al criterio economico e pratico di non aumentare gli impianti di produzione e di trasmissione, non solo, ma di ridurre al minimo le modificazioni o aggiunte nelle reti

di distribuzione, e negli impianti interni presso gli utenti.

« E ciò è, a mio parere, possibile.

« Per ottenere però un tale risultato occorrerà:

1. Promuovere adeguatamente l'impiego dell'energia elettrica nelle ore in cui ne è attualmente scarsa l'applicazione;

2. Frenare per quanto sarà possibile l'abuso dello assorbimento di energia sotto carichi eccessivi nelle ore di maggiore richiesta.

« Promuovere le applicazioni dell'energia significa facilitare queste applicazioni, e le applicazioni si facilitano specialmente con tariffe convenienti.

« Che le tariffe oggi in uso non rappresentino generalmente una facilitazione, lo si desume dai risultati. Che il sistema della tariffa a « forfait » sia da scartarsi a priori perchè il meno idoneo e non rispondente allo scopo, è intuitivo, perchè sovrapponendo un carico costante o quasi agli attuali diagrammi delle nostre Centrali non si potrà menomamente ottenere il livellamento di essi: i picchi e gli avvallamenti continueranno a sussistere.

« Le tariffe invece debbono essere tali che, pur lasciando all'utente la maggiore libertà per l'uso dell'energia, lo mettano in grado di conseguire economie a suo vantaggio. Esse debbono allettare l'utente, senza vincolarne la libertà, ad usare l'energia piuttosto in quelle ore nelle quali si verifica la minore richiesta, e ad usarla di preferenza entro determinati carichi, perchè in tal modo si potrà ottenere la più razionale utilizzazione degli impianti e servire con una stessa Centrale un maggiore, molto maggiore, numero di utenti.

« Per raggiungere lo scopo desiderato bisognerà quindi venire ad una trasformazione delle attuali tariffe di vendita dell'energia.

« Da questa trasformazione può nascere l'interesse, e con l'interesse determinarsi quella tendenza negli utenti a procurare a loro stessi il beneficio di un più largo uso dell'energia, al tempo stesso che al produttore quello di una migliore utilizzazione dell'energia medesima e degli impianti, colla conseguenza di un livellamento dei diagrammi.

« In altri termini dall'economia individuale dell'utente dovranno automaticamente scaturire il beneficio del produttore e la ricchezza collettiva.

« E che ciò debba conseguirsi sarà facile dimostrare in quanto che l'utente per ottenere delle economie a proprio vantaggio dovrà usare energia nelle ore in cui questa costa meno, cioè nelle ore in cui se egli non la usasse, l'energia non si svilupperebbe, mentre lo svilupparla nulla costa: dunque usando energia in quelle ore egli aumenta la produzione senza spesa di attività e quindi crea la ricchezza.

« Circa il modo di esercitare più praticamente l'allettamento verso l'utente ad usare l'energia nelle ore di attuale minore consumo, rileviamo la necessità che per tali ore sia offerto ad esso una tariffa sensibilmente inferiore a quella da mantenersi per il periodo di maggiore richiesta.

« Per indurlo poi ad usare l'energia entro un determinato carico (carico contrattuale) basterà elevare sensibilmente la tariffa per i consumi entro il carico stesso.

« Riassumendo e concretando, la trasformazione del sistema di vendita dell'energia dovrà consistere nell'adottare tariffe multiple differenziali a contatore, spostate nei diversi periodi della giornata, con minimi garantiti per determinati carichi (normali contrattuali) e lasciare la facoltà all'utente di assorbire, entro limiti stabiliti, quantità di energia anche per carichi superiori ai normali, ma a prezzi diversi e più elevati.

« Questi tipi di tariffe, tutt'altro che complicati, non sono una novità. Sono già usati da alcune aziende nella vendita di energia per forza motrice e con risultati soddisfacenti.

« Allo scopo di diminuire sempre più il consumo di carbone nei periodi invernali, durante la sovrapposizione dei servizi forza e luce, si potrebbero anche tenere distinte le quantità di energia consumate in tali ore e stabilire per esse tariffe speciali.

« Per l'energia messa a disposizione nelle abitazioni potrà considerarsi una tripla tariffa, a contatore anch'essa, con garanzia di minimo consumo. Si avranno cioè: una tariffa media diurna, una massima serale e una minima notturna.

« L'utente fisserà il carico che potrà normalmente soddisfare le sue necessità. Egli avrà diritto di prelevare, nei limiti di tale carico, energia durante il periodo diurno ed il periodo serale a determinati prezzi, ed avrà pure facoltà di prelevare energia an-

che al di là del carico contrattuale, restando sempre però entro certi limiti, fissati in contratto e determinati in pratica coi soliti mezzi.

« In questo caso pagherà l'eccedenza a prezzi maggiori dei normali.

« Per l'energia consumata nelle ore notturne, l'utente dovrà fruire d'una tariffa minima, ed oltre a ciò dovrà, sempre per favorire il consumo notturno, esser ammesso a prelevare energia in base alla stessa vantaggiosa tariffa anche per carichi superiori a quello contrattuale, ma fino ad un determinato limite ».

***

È fuori dubbio che contratti così complicati, debbano poter esser controllati facilmente ed economicamente col mezzo di adatti apparecchi misuratori della energia e dei differenti carichi nelle diverse ore di consumo, per poter giungere ad essere praticamente conclusi.

E il Bisazza, che non è soltanto il teorico della più ampia utilizzazione degli impianti idroelettrici, nell'esercizio della sua attività di Direttore dell'Azienda Elettrica Municipale di Torino si è proposto a suo tempo il problema. Il problema era: misurare esattamente con un solo apparecchio e relativamente economico, in luogo di due o più apparecchi differenziali quattro volte più costosi, la energia erogata nei differenti periodi della giornata, sotto o al di là di determinati carichi, per stabilire variamente la tariffazione dei diversi consumi.

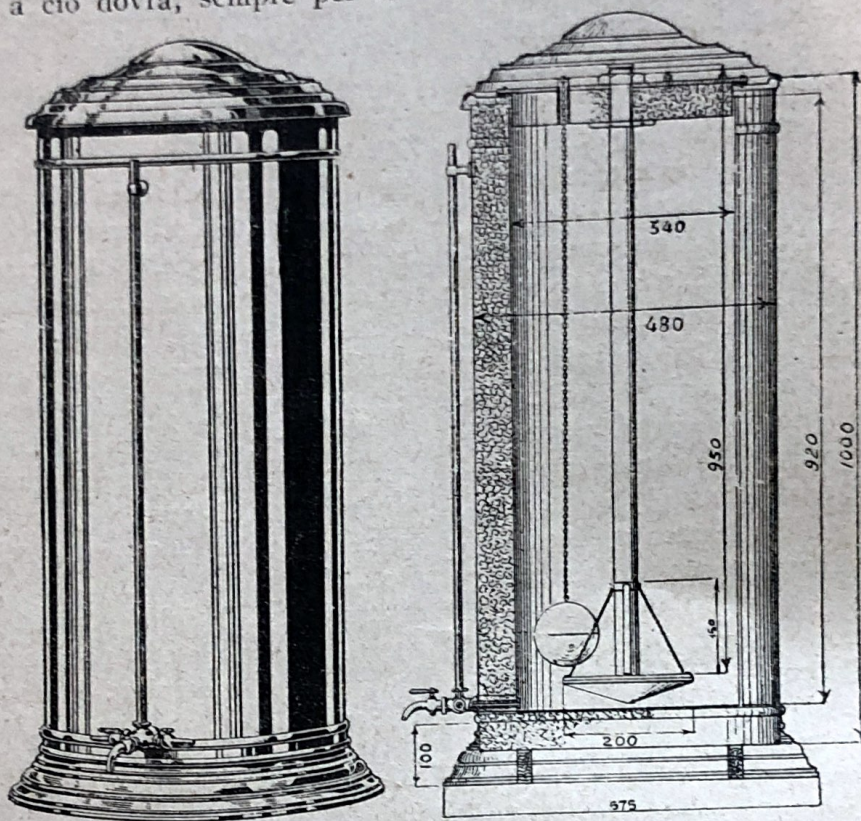
E questo problema, egli ha risolto ideando e costruendo un apparecchio che risponde a tutte le esigenze di economia, di esattezza e della complicata misurazione, apparecchio che fu da lui chiamato « Integrator ».

Coll'adozione di tariffe dei tipi sovraccennati si determinerà una radicale riforma nel consumo, e quel desiderato livellamento dei diagrammi di carico delle nostre Centrali che non si separa da una razionale e completa utilizzaziozne degli impianti.

È però indispensabile che dette tariffe vengano generalizzate. Gli industriali dell'energia di supero che potrebbero essere stimolati con convenienti tariffe sono moltissimi. Aggiunge l'ingegner Bisazza:

« La tariffazione sopraccennata si adatta anche per le erogazioni nelle abitazioni, intervenendo essa a disciplinare il consumo in modo da renderlo compatibile colle esigenze degli impianti produttori; a far sì cioè che anche qui la maggior richiesta avvenga preferibilmente nei periodi di minor carico e che essa sia contenuta entro determinati limiti, in relazione essenzialmente colla potenzialità delle reti di distribuzione e degli impianti interni.

« Coll'adozione di convenienti tariffe si potrà diffondere nelle case quell'uso dell'energia, invano tentato presso di noi, ma che in altri paesi ha già raggiunto uno sviluppo considerevole.

« Numerose sono le applicazioni domestiche dell'energia elettrica, basterà ricordare: l'alimentazione delle cucine, il riscaldamento di acqua per bagni, per lavatura d'indumenti, ecc., quello dei ferri da stirare e

RECIPIENTE-SERBATOIO A PARETI COIBENTI CON DISPOSITIVO INTERNO PER RISCALDAMENTO ELETTRICO D'ACQUA.

di ogni altro apparecchio, il riscaldamento in casi speciali di ambienti, l'azionamento di motorini per ventilatori, aspiratori di polvere, piccoli impianti frigoriferi per macchine da cucire, da ricamo, per maglierie, pellicerie, calze, calzature e l'impiego in cento altre operazioni, l'esecuzione delle quali, se esigerà anche l'energia nelle ore di maggiore richiesta, offrirà il mezzo, specialmente in alcuni casi, di un largo consumo di energia di supero sotto l'allettamento di un prezzo di eccezionale favore.

« L'applicazione della elettricità alla cucina potrebbe già da sola facilmente assorbire tutto il miliardo e mezzo di chilowatt-ora che abbiamo dato disponibile per servizi domestici.

« Ritenendo infatti, come risulta dalle statistiche, che il consumo medio giornaliero di energia per uso di cucina e per persona è di circa un chilowatt-ora, il miliardo e mezzo di chilowatt-ora disponibile potrebbe soddisfare la richiesta di circa 4 milioni di persone, di quindi un milione di famiglie, fatto questo tutt'altro che lontano dalla possibilità tanto più che applicando, per esempio, un prezzo medio di centesimi 5 per chilowatt-ora notturno, e di centesimi 13 per chilowatt-ora diurno, è possibile una vittoriosa concorrenza al gas.

« Certamente perchè una tal previsione possa verificarsi si dovrà applicare alla cucina il sistema, già in uso, dell'accumulazione del calore.

« E poichè una grande quantità di calore è impiegata in cucina e negli usi domestici essenzialmente per elevare la temperatura dell'acqua, la accumulazione si potrà in considerevole parte esercitare sull'acqua, riscaldandola colla energia notturna in appositi recipienti a pareti coibenti, per servirsene poi in qualunque ora del giorno.

« Cosicchè si perverrà ad ottenere un prezzo medio dell'energia — esclusa ben inteso quella per la illuminazione serale — che oscillerà attorno agli 8 centesimi per chilowatt-ora, prezzo che permetterà il diffondersi della cucina elettrica in concorrenza al gas, anche se questo dovesse ritornare ai prezzi *ante bellum* ».

La Rivista avrà ancora occasione di occuparsi di studi di utilizzazione d'energia elettrica, i quali evidentemente non si sono esauriti nei pochi e staccati accenni qui dati, e lo proverà l'esposizione ulteriore degli sceveramenti ed accertamenti fatti, che contengono la ragione di una plausibile fiducia.

LUIGI PIRONTI.

IV.

Comunicazioni aeree dell'Africa Orientale Italiana.

È una cosa molto semplice, oggi come oggi, arrivare per via d'aria all'Eritrea, servendosi della meravigliosa strada maestra che è il Nilo, poi dell'Atbara, dal quale non restano più che 300 km. di altipiano da varcare per approdare ad Asmara od a Massaua: di qui, poi, è ancora facile giungere ad Hodeida, Assab, Gibuti, Zeila, Berbera, allacciandosi ad Aden colla costiera arabico-indiana.

Ma poi, se si vuol cercare il modo di raggiungere la Somalia, ci si trova senza transizione di fronte a difficoltà non insormontabili, ma certo grandi.

Tanto se i nostri due modesti possedimenti del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano sian destinati a vegetare nell'attuale isolamento quanto se tutta l'estremità orientale del continente africano debba diventare un dominio degno dell'imperial comprensivo nome che gli fu imposto, è necessità assoluta arrivare dalla metropoli nei principali centri, e di collegare fra di loro questi centri per via d'aria, che sola assicura questo collegamento nel tempo minimo, con un minimo di lavori e di spese d'impianto.

Fin quando l'industria non dia apparecchi di tal sicurezza e di tal portata da poter affrontare, senza tema d'incidenti e con carico di tale entità da essere rimunerativo, la sorvolata di quasi 1000 km. di deserto che fra Kufra e Dongola sbarrano per ora questa *direttissima,* la via naturale dell'Eritrea è il Nilo, al quale si dovrebbe arrivare da Sollum colla prosecuzione della costiera nord africana. Gli idrovolanti dovrebbero seguirlo fino a Berber, abbandonarlo qui per l'Atbara, risalir quest' ultimo fino ad El Fasher, dove, per l'ultimo tronco servente Kassala, dovrebbero trasbordare il loro carico su apparecchi terrestri per raggiungere Asmara e Massaua. È tuttavia sperabile che, prima che la linea pòssa funzionare, gli apparecchi anfibi siano passati nel campo pratico, dall'avanzato punto sperimentale in cui si trovano: epperò anche qui ne faremo la base delle nostre considerazioni, atteso che il disporre di tali apparecchi ci permetterebbe di adottare la corda del largo gomito che fa il Nilo verso il 20° parallelo, abbreviando il percorso di 500 km., oltre ad evitarci tutti i lavori d'impianto e di esercizio che esigerebbe una grande stazione di trasbordo ad El Fasher: alla quale poi dovrebbe corrisponderne un'altra a Massaua, essendo ovvio che, per procedere verso sud, il mez-

LINEE AEREE DELL'AFRICA ORIENTALE ITALIANA.

zo idroaereo torna ad essere, almeno fino a Gibuti, signore della situazione.

Per questa via, Massaua dista da Sollum 3000 km., percorsi in 30 ore, ossia in poco più di un giorno a volo notturno organizzato, in due od al massimo in tre di volo puramente diurno. Sollum distando da Roma 24 ore, ecco che posta e passeggeri potranno arrivare al capoluogo eritreo in un tempo variante da un minimo di due ad un massimo di cinque giorni, contro i quindici attuali. È un anticipo, questo, ben altrimenti sensibile di quelli che si ottengono in Italia, che son di ore, ed esposti ad essere annullati dal primo malumore di Eolo, di Nettuno o di Giove Pluvio, divinità eminentemente lunatiche.

Da Massaua ad Assab, ed oltre Assab a Gibuti ed a Zeila, non troviamo nessuna difficoltà speciale. Le quali cominciano quando vogliamo di qui raggiungere il Benadir, dove, come è noto, i centri commerciali gravitano su poca parte della costa meridionale, sull'Uebi Scebeli e sul Giuba.

La soluzione che prima si presenta alla mente è di girar senz'altro il Capo Guardafui, speculando soltanto sulla sestupla velocità del mezzo aereo sul marittimo: ma vi si oppongono difficoltà grandissime, tanto nel senso navigatorio che in quello organizzativo. Da Berbera a Mogadiscio, infatti, si stendono poco men che 2000 km. di costa quasi affatto desertica, lungo la quale sarebbero costosissimi l'impianto ed il mantenimento di ogni stazione rifornitrice, che abbisognerebbe di personale non solo di manovra, ma anche di difesa: oltre a non presentare risorse di alcuna specie, la costa è battuta altresì dalle più formidabili e pertinaci tempeste che infestino i mari, sicchè spesso anche la navigazione marittima vi rimette molto della sua regolarità: e da ultimo, non pare sano principio economico quello su cui sarebbe basata una linea che solo dai suoi estremi ritrae vita e che, nel percorso intermedio, oltre a non esser *nutrita* dagli interessi locali, si esaurirebbe in spese enormi di impianto, mantenimento, protezione.

Si potrebbe anche pensare a seguire il Nilo fino al lago Alberto Nianza, traversare l'Uganda da Wadelai a Porto Florence, seguir la ferrovia fino a Mombasa, e di qui la costa fino a Kisimayo od a Mogadiscio. Ma questo lunghissimo circuito presenta ancora cinque ore di ritardo su quello del Guardafui, ed ha il difetto politico di appoggiarsi su territorio britannico per oltre seimila chilometri, cioè per più di tre quarti della distanza totale: il difetto geografico di traversare 500 km. di territorio presumibilmente poco noto (l'Uganda, tra Wadelai e Porto Florence), nel quale sarà piuttosto difficile stabilire la rotta ed i rifornimenti: ed infine il difetto amministrativo di non congiungere con mezzi rapidi Massaua a Mogadiscio se non a prezzo di un circuito uguale al triplo della distanza che li separa in linea d'aria, cioè 4900 km. invece di 1700.

Esaminate così le due soluzioni estreme, ci si può accostare all'intermedia che conta una quantità di pregi di cui le altre due mancano totalmente o quasi, presentando un minimo di difetti: ed è, semplicemente, la traversata dell'Ogaden, da Harrar a Barri.

Sono, è vero, 500 km. di terreno accidentato e pressochè ignoto, ma non credo l'Uganda sia molto più regolare o più nota; vi sono, è vero, da stabilire approdi e rotte lungo 250 km. di ferrovia fra Gibuti ed Harrar, ma ciò è giusto il terzo di quello che occorrerebbe da Porto Florence a Mombasa. Bisogna, è vero, pensare alla polizia di quell'intervallo fra ferrovia e fiume, ma non è detto che non vi sia altrettanto da fare nell'Uganda, con questa differenza che nell'Ogaden la faremmo *noi* per *noi*, magari a nome del Negus, mentre fra Nilo e Lago Vittoria dovremmo, pagandola, rimetterci interamente alle autorità britanniche, le quali, come ognuno sa, non tollerano intromissioni nè di questa nè di altra specie. Il passaggio orientale, insomma, si esaurirebbe su una costa desertica, quella occidentale contribuirebbe a vivificare terre non nostre, ed il *nos non nobis* è un lusso che non ci è permesso: quello centrale rappresenterebbe la messa in valore di paesi già nostri o che fatalmente debbon ricadere nella nostra orbita, mediata od immediata.

Precisamente, raggiunta Gibuti per la costa, la linea aerea dovrebbe seguire fino ad Harrar la ferrovia di Addis Abeba (queste sono le rotaie che il mezzo volante deve seguire e non evitare, perchè lente, poco frequenti e di scarsa potenzialità, perchè ne riceve aiuti senza temerne nè minacciar concorrenza, tutt'al contrario delle loro congeneri europee). Come è noto, Harrar si trova sul displuvio meridionale dei monti Amarici, e le acque che ne discendono finiscono nell'Uebi e non nel Golfo di Aden. Raggiunta Harrar, quindi, il crinale montano è superato in paese civile, e non rimane più che da studiare quale delle valli che ne discendono verso l'Uebi sia conveniente assumere per direttrice nella discesa ad Imi e di là a Barri, a due passi dalla nostra frontiera. Ed ecco Massaua e Mogadiscio a 20 ore fra di loro, ossia, colla solita distinzione, ad un giorno, od a due, col pernottamento ad Harrar; e le provenienze da Roma giungerebbero nella remota colonia almeno tre, al più sette giorni dopo la loro partenza.

Dal nodo indispensabile di Berber, sul Nilo, Mogadiscio dista: 40 ore pel tracciato Nilo-Lago Vittoria-Mombasa, 37 per quello del Capo Guardafui, 27 per quello Harrar-Uebi Scebeli. A non far confronto che fra questi ultimi, e ricordando che un'ora di volo degli apparecchi presi per base costa almeno 600 lire, abbiamo 6000 lire per viaggio di economia, offerte dalla terza sulla seconda soluzione. E se ammettiamo come già facemmo, di avere una coppia di servizi al giorno, per trecento giorni volativi, ecco che il percorso più diretto ci offre una minore spesa di circa L. 3.500.000 ogni anno, che, unite all'economia d'impianto, potranno pagare molti studi, molte esplorazioni, molta polizia nell'alto bacino dell'Uebi, aperto così un poco prima — e non sarà male — alla nostra penetrazione.

Questa la linea dorsale a cui, data la configurazione della zona, poche altre potrebbero innestarsi: poche, ma ve ne sono, sebbene il tracciato di alcune non possa qui essere indicato che in modo un poco vago.

In primo tempo dunque si dovrebbe effettuare una linea a circuito chiuso, percorsa una volta al giorno in ciascun senso, col tracciato Massaua-Amfila-Hodeida-Moka-Assab-Ed-Amfila-Massaua (km. 1100, percorribili dal mattino alla sera) che metterebbe ad immediata portata di Massaua e di Assab quella parte del littorale arabico che i meno credenti ammettono doversi includere nella nostra sfera d'influenza.

Inoltre, dovremmo prender l'iniziativa di spingere su Aden un tronco di linea da Assab ed un altro da Obok se, come è per lo meno sperabile, i piccoli possedimenti inglesi e francesi della costa somala verranno ceduti a noi, come tenue compenso degli enormi acquisti coloniali di quelle potenze, così svisceratamente wilsoniane a casa di altri — questi due piccoli tronchi, rispettivamente di 260 e 210 km., saranno radice della linea internazionale indoafricana, che appunto ad Aden dovrà sdoppiarsi, salendo a nord verso Alessandria per Massaua e per la val del Nilo, scendendo a sud verso il Capo per l'Uebi, Mogadiscio e la costa oceanica. Suakim pure dovrà venir congiunta a Massaua con 500 km. di volo interrotto da alcune stazioni. E tutte queste linee creeranno intorno a Massaua quel suburbio ideale che le manca e che è la sola cosa che distingua un grosso borgo da una città.

Da Harrar si raggiunge con 400 km. Addis Abeba. Non è chi non veda quanto ciò

COLLEGAMENTO DELLA RETE ERITREA ALL' ITALIA.

sia importante, e più politicamente che industrialmente, tanto che per poco che avessimo iniziativa e vista lunga e quando non potessimo spingere una linea *nostra* da quel lato, ci converrebbe raggiungere la capitale dell'Etiopia da qualsiasi altra parte a qualsiasi costo, purchè l'ala italica vi arrivasse prima fra tutte.

In Somalia, saranno indispensabili, ed al più presto:

a) Una costiera che si allacci quandochessia a sud col sistema britannico, contribuendo a costituire la grande arteria Bombay-Capo, risalendo a nord man mano che il progredire dei nostri stabilimenti lo rendano necessario ed utile, fino a girare addirittura il Capo Guardafui ed a raggiungere a sua volta Gibuti, ma con intento di soddisfare interessi puramente locali. In primo tempo possiamo prevedere che questa linea andrà da Kisimajo ad Obbia, e che sarà lunga, in cifra tonda, 1000 km.

b) Una fluviale sul Giuba, Kisimayo-Bardera-Lugh (500 km.), da spingersi poi più a nord che sia possibile e verso il lago Margherita, ad allacciarvisi con quelle linee dell'interno dell'Etiopia, che ritengo prematuro e troppo ardito studiare qui da vicino.

c) Una trasversale Lugh-Mogadiscio (400 chilometri) per lo meno fino a quando il sistema ferroviario della colonia non sia tale da far ritenere superfluo il mezzo aereo, cosa che del resto ritengo un po' difficile, perchè è probabile che, quando quei treni correranno cento chilometri all'ora, l'aeroplano avrà risolta la massima parte dei problemi che ne rendono l'uso costoso e non regolarissimo.

Da ultimo, e nell'ipotesi auspicabile che la Somalia ci venga comunque tutta riconosciuta, un piccolo tronco di 250 km. dovrebbe collegare Gibuti e Zeila con Berbera, come una mano lanciata ad incontrare quell'altra, stesa dall'opposto lato del cuneo.

In processo di tempo, poi, due sistemi di linee dovranno completare la rete dell'A. O. I.: un sistema etiopico irradiante dalla dorsale che, col dovuto riguardo alla grande montuosità della zona, dovrà seguire all'incirca la direttiva Massaua-Adua-Gondar-Addis Abeba-Lago Margherita. Ed un sistema per dir così vicinale che sappia vincere le difficoltà scaturenti dal terreno accidentato dalle vaste plaghe desertiche separanti centro da centro, per compensare con una coltura intensiva la scarsità dell'impero coloniale che la nostra timidezza in passato ha soltanto saputo assicurare, la malevolenza alleata nel presente ha soltanto voluto concedere all'avvenire della nostra stirpe, colonizzatrice fra tutte, della quale pure i boriosi dominatori del mondo si onorarono di essere umili e sottomessi coloni.

Ma di queste linee, come dissi, non è il caso di studiare qui nonchè i più minuti, neppure i più ampi particolari: esse non potranno essere determinate che sul posto, e dagli avvenimenti, dallo svolgimento del traffico in entità ed in specialità. A noi non resta che ad augurare al nostro paese uomini avveduti e risoluti, che sappiano raccogliere i frutti del lavoro altrui, difenderli se occorre, tanto che si tratti dei loro subordinati quanto dei cittadini che, è sperabile, accorreranno in quei lontani lembi d'Italia più volentieri che a farsi maltrattare e disprezzare dagli ospiti sconosciuti arricchiti dai loro sudori.

Riepilogando, e per non perdersi in malinconiche considerazioni, avremo:

1. Una linea d'accesso Solum-Mogadiscio, lunga circa 5000 km.

2. Otto linee da essa dipendenti, sviluppanti circa 5400 km. In totale 10.400 km. che percorsi per 300 giorni volativi da una coppia di aerei, producono un totale annuo di km. 6.240.000 in 50.000 ore di volo, cifra che, per le solite ragioni, porteremo a chilometri 7 milioni in 60.000 ore di volo.

Tenendo conto che la lontananza importerà maggiori spese d'impianto a terra, e renderà necessario un maggior numero di apparecchi, sì da poter assicurare in ogni caso il servizio, possiamo prevedere la necessità di 160 apparecchi, del valore di 25 milioni, ed una ugual cifra spesa negli impianti fissi, nei posti di rifornimento, di soccorso, nella preparazione delle rotte, ecc.

Del pari, le L. 6 per km. che il nostro anfibio ci costava nel bacino Mediterraneo, dovranno essere aumentate del 10% per le maggiori paghe, premi ed indennità al personale, per l'ammortamento più intenso, ecc., non completamente compensati dalle minori paghe al personale di manovra e simili economie. Sì che le spese annue si aggireranno fra i 45 ed i 46 milioni.

Per coprire questa somma, possiamo contare su quattro cespiti: la posta colla metropoli, la posta interna, i viaggiatori, le merci. È poi ovvio che le cifre che verrò esponendo non sono sperabilmente raggiungibili nè nel primo nè nel secondo anno di esercizio. Occorre soprattutto che i governi metropolitani e coloniali si persuadano che il mezzo aereo, rapidissimo, e costoso soltanto perchè percorre moltissimo spazio nell'unità di tempo, è l'unico che permetta la messa in valore immediata delle colonie. Ciò che soprattutto dissuade i più dall'emigrare in plaghe *umanamente* deserte non è tanto la lontananza, non sono neppure i disagi. Perchè allora i nostri contadini andrebbero più volentieri in America che nell'interno della Libia? E quanto a disagi, credo che la maggioranza dei nostri emigranti vi sia purtroppo allenata.

No, ciò che spaventa è l'isolamento, qualche cosa dello stesso genere, ma a dismisura più intensa, di quello che proviamo pensando che la stella che guardiamo *forse non c'è più*. La lettera della famiglia porta buone notizie, ma tre mesi son trascorsi da quando fu fervidamente imbucata nella cassetta rossa del villaggio montano: quante disgrazie possono essere accadute in tre mesi? Per cui, installato e regolato il servizio aereo, si vedranno come d'incanto nascere intorno ai suoi punti d'appoggio, se scelti con criterio, dei numerosi nuclei di sfruttamento civile, che cresceranno fino a toccarsi e che, in breve, daranno vita prospera a milioni di persone, in patria ed in colonia. Allora le linee aeree vivranno di rigogliosa vita propria. Ben poca gente, infatti, vorrà tardar mesi e mesi a dar sue notizie ed a riceverne, quando poche lire le permetteranno di far ciò in una settimana o due: *nessuna* lettera d'affari si contenterà più della via ordinaria: e nessun uomo d'affari, anche non di grande stile. Anche il modesto colono, quando mesi di lavoro tenace e fortunato gli avranno empita d'oro la vigilata cintura, si conforterà pensando che, alla peggio, se qualcuno dei suoi cari lontani ne avesse proprio bisogno, egli potrà sempre tornare a casa con due, tre, pochi giorni di volo fulmineo pel cielo azzurro o tempestoso, invece di torcersi i polsi e l'anima nell'attesa snervante, impotente ad aggiungere un giro all'impassibile elica del tardo piroscafo.

Il fatto solo che si viene a colonizzar *davvero* un patrimonio coloniale che, dal peggio al meglio, oscilla fra mezzo milione ed i due di kmq., con una popolazione relativa eguale a circa *un centesimo* di quella dell'Italia, ha una tale importanza per noi, per la nostra industria, per tutto il nostro avvenire, che varrebbe la pena di dedicarvi miliardi, come fece la Germania nel suo meraviglioso dominio dell'Ost Afrika, miliardi che dànno frutti degni della vegetazione tropicale che disciplinano, e che la Germania avrebbe raccolto, senza la follia che la buttò nella grande guerra: e, non lo dirò mai abbastanza, il principale mezzo per ottenere che l'uomo, fattore principale della colonizzazione, si decida a dedicarvisi, è di assicurargli i trasporti per sè, per il suo pensiero, per le cose che produce e che gli abbisognano: per le cose i trasporti stabili e pronti verranno dopo, a colpo sicuro, quando egli avrà lavorato e prodotto: ma perchè egli lavori e produca, bisogna che vada, bisogna che possa tornare, rapidamente, senza spreco di tempo e di energia. Che cosa di meglio del mezzo aereo per questi assaggi, buttati come tentacoli nelle plaghe inesplorate, a ricercarne i misteriosi tesori?

Tornando a noi, e supposto che la linea metropolitana imbarchi sempre 60 kg. di posta (4000 lettere), ciò produce un movimento annuo di 2.400.000 unità che a L. 3 l'una fruttano L. 7.200.000. Un quarto di questa quantità, 600.000 unità, possono rappresentare la parte *vicinale* della linea, per una somma di 900.000 lire. La linea rende così, pel servizio postale, ed occupando circa metà della relativa portata, L. 8.100.000.

Se le otto linee dipendenti portano sempre 15 chilogrammi di posta (1000 lettere), il movimento di scambio reciproco comprenderà 3.200.000 unità, a L. 1.50, in tutto lire 4.800.000.

La posta, dunque, per un movimento di 6.200.000 unità, rende L. 13.900.000, che il servizio interno della val del Nilo e quello di Aden potranno portare a 15 milioni.

Quanto ai passeggeri, possiamo prevedere che 3/4, cioè sei, degli otto posti di bordo siano sempre occupati: un totale dunque di 37.500.000 viaggiatori-km. ogni anno: ossia, supponendo che il viaggio medio sia di 600 km., una massa annua di 62.500 viaggiatori, che si riducono di molto se si considera che l'andata e ritorno sarà la quasi generalità.

A L. 0.80 per km., ciò produce 30 milioni.

A chi questa cifra fosse per spaventare si può rispondere: che se il tasso è accettato in patria, dove vi è più concorrenza, e dove l'aereo offre vantaggi molto meno sensibili, lo sarà a più forte ragione in Colonia, dove sarà all'incirca l'unico e dove rappresenterà anticipi di settimane, forse di mesi: si può quindi prevedere che tutti i viaggi dell'interno si faranno per via d'aria, e non solo per guadagnar tempo, ma per evitare i lunghi disagi dei veicoli primordiali, ed anche per economia, perchè non sarà raro il caso in cui la scorta, il mantenimento proprio di essa, degli animali ed il valore del tempo perduto sommeranno a ben più di una lira per chilometro. Non vi è che da rinnovare lo stesso ragionamento che già facemmo per le linee dell'interno della Libia.

Un viaggiatore della metropoli dovrà percorrere circa 8000 km. per arrivare a Mogadiscio. Possiamo ammettere che il passaggio aereo costi L. 12.000, andata e ritorno, e che, organizzato il volo notturno, ciò richieda otto giorni. Non occorre oggi meno di un mese per andare a Mogadiscio per mare: ammettiamo pure che un grande miglioramento dei servizi (e le navi?) riduca questo tempo a 2/3, a cui bisognerà pure aggiungere qualche cosa per aver la media, perchè il piroscafo non partirà certo ogni giorno. Abbiamo così 40 giorni di guadagno netto fra la partenza e il ritorno. Ma il passaggio, a bordo, non costerà certo meno di 3-4000 lire: saranno dunque clienti del mezzo aereo, per quelle destinazioni, tutti quelli il cui tempo, considerato nell'interesse loro o dei loro mandanti, vale, fra stipendio, indennità e rendimento netto perenne od occasionale, più di duecento lire al giorno. Non è poi una cifra fantastica se in realtà, e come valor di compera, duecento lire, oggi, ne rappresentano quaranta di cinque anni fa.

E passiamo alle merci. Non vi è da pensare che, a parte i *films* — per cui il guadagno di tempo è fine a sè stesso e che abbiamo già esaminato su queste colonne (1) — vi saranno merci che dalla colonia si avvieranno regolarmente in patria o viceversa. Ma ve ne saranno, e relativamente molte (pesci, fiori, frutta, cacciagione) che potranno benissimo sopportare un nolo di due o tre lire al kg., pur di raggiungere in conveniente stato di freschezza i posti di concentramento, dove i frigoriferi li accoglieranno nei capaci fianchi ospitali, per trasportarli a comodo sui mercati di consumo. Contropartita di essi, al ritorno, giornali e materiale fotografico, che soffrono, i primi, del trascorrer del tempo, il secondo dell'umidità delle stive e dei brutali maneggi carovanieri. Possiamo dunque prevedere che, sui 5000 km. di linee sussidiarie, vi saranno sempre 50 kg. di merci che pagheranno, come media generale, L. 0.01 per kg.-km. È un cespite modesto che però, da solo, offre L. 1.500.000 d'introito.

Un *film* di otto chilogrammi paga a questa tariffa L. 1100 per andare e tornare da Mogadiscio, L. 800 per andare e tornare da Massaua. Son parecchi danari, lo so. Ma se la via aerea fa guadagnare nel primo caso trenta sere di proiezione, e diciotto nel secondo, al modestissimo affitto di cento lire per sera in media, ecco che questa *costosa* via aerea avrà prodotto un benefizio netto — *per un solo soggetto* — di L. 1900 nel primo

---

(1) *Le Vie d'Italia* Settembre, 1918.

caso, di 1000 nel secondo, il che non è da disprezzarsi. Possiamo dunque contare, fra *film* e campioni, che ogni apparecchio della linea metropolitana trasporti sempre 15 kg. di merce, alla solita tariffa media, il che dà un altro mezzo milione di introiti.

I 46 milioni delle spese son dunque coperte con uno di margine — utile puro, se si pensa che l'interesse del capitale impiegato è compreso nel costo chilometrico — con un altro largo margine di portata per ogni incremento avvenire.

Se il capitolo *merci* fu contenuto in limiti molto modesti, confesso di avere un poco ipotecato l'avvenire nelle altre previsioni. Sei milioni di aerei-espressi sono più del quintuplo del movimento delle lettere ordinarie delle due Colonie: ed i viaggiatori previsti più del decuplo dei bianchi arrivati o partiti: ed il commercio marittimo supera appena di un quinto le spese dell'azienda dei trasporti aerei. È vero.

Ma sarebbe desolante se noi potessimo credere un solo istante che ogni italiano spende ogni anno quarantotto centesimi fra Eritrea e Somalia, per riuscire a farvi un movimento di ottanta, che gli daranno sì e no un guadagno lordo di sedici, cioè, in definitiva, una perdita secca di trentadue! No! Quelle nostre remote piccole propaggini, integrate dai territori che ora le soffocano senza vivere, e che uniti ad esse vivranno e le faranno prosperare, potranno, e al di là, fornire la clientela che ho previsto.

E se anche per un anno, per due, per tre l'esercizio dovesse essere passivo, se Stato o azionisti o tutti insieme dovessero rimetterci o meglio anticipare qualche diecina di milioni, ciò non sarebbe per mantenere una parvenza di vita ad un organismo nato morto, ma per fare attendere ad un organismo vivo e vitale il momento di raccogliere i frutti di cui la sua stessa, la sua sola esistenza avrà gettato il seme, trascinando lo spirito e l'energia della vecchia buona razza dovunque il sole del Tropico avrà proiettata l'ombra delle ali leonardesche.

GINO BASTOGI.

GIGANTESCO TUNNEL SOTTOMARINO.

Si tratta di un *tunnel* per strade carrozzabili, che permettendo una circolazione di circa 100.000 veicoli al giorno, rimedierebbe all'ingombro dei *quais* di New York. L'opera costerebbe 12 milioni, e pare assicurata, dopo un'annosa discussione. La spesa sarebbe ripartita egualmente fra lo stato di Nuova York e quello di Nuova Jersey. Il lavoro potrebbe essere compiuto in tre anni. La circolazione di un tal numero di veicoli è paragonabile al servizio di sessantacinque chiatte a vapore completamente cariche e naviganti senza sosta per ventiquattr'ore; quasi dunque il doppio del carico trasbordato giornalmente sulle quattordici linee di chiatte stabilite tra Nuova York e Nuova Jersey.

Il *tunnel* permetterà il trasporto rapido e facile di una gran quantità di combustibili, di viveri e di mercanzie, s'intende con qualsiasi tempo, e con un tal ribasso sui prezzi delle derrate da influire notevolmente sul costo della vita nel territorio che beneficia del traffico.

Secondo il piano generale, il *tunnel* conterrà due strade sovrapposte, larghe così da permettere il passaggio a tre veicoli affiancati; un marciapiede per i pedoni, e degli adeguati sistemi d'illuminazione e di aereazione. La sommità del *tunnel* sarebbe a non meno di quindici metri dal livello di magra, e le rampe d'accesso avranno un declivio massimo del 3 1/2 per cento. Sotto le rive, il *tunnel* avrà 13 metri di diametro e sarà costruito in blocchi di calcestruzzo spessi 90 centimetri, poichè pare proprio che, in questi lavori il cemento e la pietra subentrino sempre più all'acciaio. Ciascuna strada avrà più di 8 metri di larghezza.

Un condotto d'aria, posto immediatamente sotto la volta, addurrà l'aria fresca e la distribuirà per degli orifizi praticati a distanza acconcia ad una ventilazione normale. Ai fianchi della galleria altri condotti sfogheranno l'aria viziata a mezzo di aspiratori, tanto rapidamente da assicurare l'aereazione del tunnel ogni dieci minuti.

Sotto la strada inferiore correranno i cavi elettrici ed i tubi pneumatici, le condotte d'acqua ed i tubi di drenaggio. Le due strade saranno fornite d'acqua e munite di idranti e di pompe pei servizi di innaffiamento e per far fronte agli incendi ed alle innondazioni.

Il *tunnel* sarà lungo 2500 metri. Lo sbocco urbano, vicino ai nuovi docks di Nuova York, immetterebbe subito alle grandi arterie della città. I *quais*, colla sottrazione del servizio delle chiatte, sarebbero totalmente disponibili per il grande commercio marittimo internazionale. Le strade del *tunnel*, oltre che dai veicoli di commercio, sarebbero utilizzate dalle vetture, ed i turisti circolerebbero in automobile tra Nuova York e Nuova Jersey con assai maggiore facilità che non attualmente.

CAMPEGGIO, PASSEGGIATE ED IGIENE DELLE VACANZE.

Il Touring in questi giorni richiama in vigore l'azione che fu già così proficua del « Consorzio per le segnalazioni in montagna » da esso costituito vari anni fa e rimasto forzatamente inattivo durante la guerra.

Il Consorzio si propone l'esecuzione e l'illustrazione di segnalazioni destinate a facilitare l'accesso a vette o a valichi ai quali possano giungere anche i turisti poco pratici della montagna.

Il Consorzio eseguì circa 250 segnalazioni e ne pubblicò la relativa descrizione. Parecchi anni sono passati; questo lavoro si può considerare da rifare in gran parte, dappertutto si dovrà rinfrescare, in parte completare ed in parte correggere.

L'assetto nuovo degli orari di lavoro nelle pubbliche e private aziende e negli stabilimenti industriali consente una forte spinta al turismo alpinistico. Le segnalazioni, d'altra parte, affrancano dalla spesa per le guide, le quali chiedono rimunerazioni proporzionali agli alti salari generali.

Vi è, infine, una iniziativa che il Touring intende sviluppare con questa direttiva, ed è la propaganda del campeggio (*Camping*), il quale, proposto in certe condizioni particolari di assistenza, può rapidamente assumere un'estensione notevole.

Il Touring oltre a promuovere e sviluppare le segnalazioni in montagna, come già si è detto, sta concretando le sue assistenze mettendo a disposizione delle piccole comitive tende adatte al campeggio ed utensili di cucina. Questo materiale, che sarà dato in prestito, indubbiamente costituisce quanto di meglio si possa desiderare per vedersi facilitate le escursioni domenicali e quelle assai più importanti delle feste annuali, tipo ferragosto. Il materiale sarà consegnato dal Touring alle associazioni escursionistiche che organizzeranno il campeggio fra i loro soci.

E, poichè l'argomento ci sprona, facciamo qualche divagazione sul campeggio. Questa forma freschissima di turismo è un ritorno alla natura che gli inglesi e gli americani iniziarono con forme un po' ostentatamente romantiche, da *robinson*, e che via via è entrato nell'ordine dei nostri più elementari bisogni fisici e psichici spogliandosi di ogni esagerazione caricaturale; e non ha bisogno che di una presentazione semplicissima, questa: che esso implicitamente ripristina uno *sport* antichissimo, il più bello di tutti: la passeggiata a piedi, il camminare, ma il camminare anche con lo spirito. S'intende subito che non vogliamo alludere a quelle gare di velocità, di resistenza o di ardire, tendenti a conseguire un campionato qualsiasi, bensì alla semplice passeggiata, lenta, continua, errando per sentieri diversi, compiendo tutt'al più quattro o cinque chilometri all'ora. Con un poco di abitudine, si possono percorrere in un giorno e senza stancarsi, da trenta a quaranta chilometri, in sei od otto ore. Un'andatura, questa, che farà indubbiamente sorridere gli automobilisti: ma quanti vantaggi in compenso!

Il riposo al centro di un campo di belle e comode escursioni, sotto la tenda, dona il desiderio di un moto sciolto da ogni altro vincolo che non sia l'incanto della bellezza naturale che ci circonda.

Il podismo, il quieto, tranquillo podismo è il più salutare degli esercizi, in quanto che non solo comporta il lavoro delle estremità inferiori, ma ancora un movimento ritmico e libero delle braccia, mentre le reni e la nuca stabiliscono l'equilibrio, i polmoni si dilatano e il cuore batte con forza e regolarmente. Aggiungeremo lo stimolo all'appetito, e il sonno riparatore, conseguenza logica della sana fatica. Abbiamo qui, dunque, il rimedio per molte infermità, dalle varici alle nevrosi. Altri meriti del podismo? J. J. Rousseau, un conoscitore in materia, lo dichiara senz'altro il modo più piacevole di viaggiare. Si parte al momento propizio, ci si ferma quando si vuole, si fa tanto o poco esercizio a proprio giudizio e piacimento. Si osserva tutto il paese: ci si volge intorno, ci si sofferma a tutti i punti di vista, si esamina con cura quello che più c'interessa.

Vedo un fiume? lo costeggio. Un bosco rigoglioso, pieno d'ombra e di mistero? ne guadagno i recessi suggestivi. Una grotta? vi entro. Una miniera? ne esamino i filoni. Sosto ovunque mi piace; me ne vado appe-

na l'uggia mi prende: non sono alla mercè di qualsiasi mezzo di trasporto: non mi occorre scegliere sentieri battuti o comode strade. Passo da per tutto ove si può passare, vedo tutto quanto si può vedere e, poichè non dipendo che da me stesso, godo tutto quanto è possibile godere.

Camminare è il miglior mezzo per viaggiare per diletto: il solo che ci faccia conoscere intimamente la regione che traversiamo. Ma, per camminare, non basta metter avanti un piede dopo l'altro: occorre anche non stancarsi. E, per questo, vi sono dei consigli utili e minuti che non dobbiamo sdegnare: si eviti la rigidezza del busto, tenendo invece il corpo leggermente inclinato in avanti, con movimenti agili, regolati, senza gesti inutili, le braccia cadenzate. In montagna si salirà lentamente, le ginocchia piegate, il corpo in avanti; mentre, per la discesa, si fletteranno le ginocchia, portando il busto all'indietro. La respirazione si farà man mano più larga, così da evitare l'affanno. Poi, ad ogni ora, una piccola sosta; un'altra, assai più lunga, per la colazione. Si parta sempre di buon mattino, in modo da poter compiere la maggior parte della strada prima della colazione.

Per camminare, coefficiente essenziale sono le buone condizioni delle estremità inferiori: nè questo è un piccolo problema. La calzatura dev'essere solida, impermeabile, elastica: la suola abbastanza grossa per ammorzare l'effetto delle asperità del terreno. Il piede dovrà trovarsi a suo agio e ben piantato. Si scelgano dunque delle scarpe a punta quadrata, con talloni bassi ed una curvatura della suola tale da sostenere tutta la superficie plantare.

D'altro canto, anche i piedi esigono delle cure speciali per evitare il prodursi di piaghe o di vesciche, tanto dolorose. Si adoperi, a tal fine, del sego, della lanolina od altro grasso consimile. Le epidermidi specialmente sensibili, facili al sudore, trarranno buon profitto da una soluzione di formol e allume al 10%.

Per le calze, sceglietele di lana o di cotone come vi piace e secondo le vostre abitudini; ma senza grosse cuciture nè rattoppi. Non si mettano mai delle giarrettiere, che, comprimendo le vene, dànno facilmente luogo alle varici.

Il ritrovarsi in piccole compagnie, com'è del campeggio ideale, riunirà le esperienze dei singoli, creando a mano a mano una regola che, appoggiandosi all'entusiasmo e ad una discreta salute, ci renderà felici nel limite massimo consentito dal nostro carattere.

Prevediamo, a buon diritto, una grande diffusione di questo turismo veramente economico e schiettamente ricreativo, che è popolare senza trasandatezza ed aristocratico senza artificio; che non viola, insomma, la natura ospitale.

L. P.

CONTRATTO COLLETTIVO DI LAVORO DEL PERSONALE SVIZZERO D'ALBERGO.

Il contratto collettivo di lavoro concluso in Svizzera dal personale d'albergo con le organizzazioni padronali è esposto dalla *Revue Suisse des Hôtels*. Le esigenze del personale hanno dovuto attenuarsi parecchio; ma la lotta è stata lunga ed il dibattito in seno alla Società degli Albergatori Svizzeri e tra la Società e la Federazione del Personale di Albergo assai vivace, perchè la Federazione del Personale non volle ratificare l'accordo del febbraio scorso; a sua volta la Società degli Albergatori nell'adunanza del 30 luglio respinse le nuove proposte del personale. In conclusione è intervenuto il Governo, che ha preso impegno di nominare una commissione di esperti, composta di rappresentanti dell'industria alberghiera, del Parlamento e delle banche, incaricandola di esaminare la situazione finanziaria dell'industria medesima e di presentare al Consiglio federale le proposte per tutte le eventuali misure da prendere. Allorchè i delegati delle associazioni professionali, in vista dell'interessamento del Governo, si dichiararono consenzienti a che, per mezzo di accordi fra i proprietari degli esercizi ed i rappresentanti del personale, possano essere stipulate deroghe al contratto per ciò che riguarda il tempo di lavoro e di riposo durante la grande stagione ed in caso di necessità, la Società degli Albergatori si acconciò a rinnovare la votazione in presenza della situazione gravissima e dell'imminenza di un conflitto e ad approvare e rendere

esecutivo con debole maggioranza il contratto concordato, retroattivamente dal 15 luglio scorso.

Nella *Revue* si giudicano intanto eccessive le pretese che già furono avanzate dalla categoria impiegati e personale di servizio in rapporto ai risultati ottenuti, e si è un po' più arrendevoli per quelle del personale di cucina, le quali tuttavia hanno avuto una rilevante sminuizione.

Le tariffe chieste dal personale erano basate su una giornata di 10 ore, con un giorno di vacanza alla settimana; reclamavan il conteggio in cifre del trattamento gratuito fatto al personale; si chiedeva inoltre una indennità di alloggio di fr. 40 mensili, ed un'indennità di viaggio pei nuovi assunti fuori della residenza. Le tariffe avrebbero dovuto essere uniformi per tutto il territorio. — Qualche accenno al parallelo tra le richieste e le offerte accettate dà l'indice della soluzione. I direttori (chefs) negli alberghi di lusso con più di 200 letti chiedevano 650 fr. di puro salario; quelli degli alberghi di prima classe e grandi ristoranti 520 fr.; quelli degli altri stabilimenti 455 fr., s'intende oltre alle altre indennità, alle ricompense per il lavoro straordinario adeguatamente accresciute, ecc. Questa categoria ha ottenuto: alberghi di lusso, 450 fr. più 130 fr. di prestazioni in natura = 580 fr.; alberghi di primo ordine, 300 fr. più 150 fr. = 450. I capi reparti chiedevano 325 lire oltre alle indennità; hanno ottenuto 200-300, 150-200 e le prestazioni in natura. Le altre ricompense si aggirano fra i 150 fr. complessivi del personale d'ambo i sessi non professionale ed i 305 fr. dei cassieri. Queste sono le tariffe del personale di cucina e del *bureau;* per le ricompense del personale di servizio, da un direttore con 330 fr. complessivi si giunge ad un addetto al vestibolo con 140 fr. e la livrea.

Il personale dei *caffè viennesi* ha delle tariffe speciali.

Le indennità accessorie sono 20-15 fr. per un capo-cuoco, e 12-9 per l'altro personale di cucina; il personale di servizio ha all'incirca lo stesso trattamento.

L'albergatore può calcolare le mance date al personale di servizio come parte del salario, fino alla metà di questo.

L'impiego per la «stagione» dà diritto ad un aumento del 15 % per 4 mesi; del 25 % per 3 mesi; 40 % per 2 a 3 mesi; 50 % per meno di due mesi.

Il personale indigeno non permanente e non professionale, abitante nelle vicinanze immediate dell'albergo ed occupato solo per la stagione, non ha diritto a questi aumenti.

L'impiego del personale volontario è ristretto ad un individuo per 50 letti. I volontari non possono essere accettati che al principio del loro perfezionamento ed il loro impiego non deve svilire i prezzi o far trasgredire le prescrizioni inerenti il tirocinio. Per principio è ammesso il caro-viveri da corrispondere equamente al personale occupato da oltre un anno ed a quello con famiglia.

L'orario di lavoro è fissato a 11 ore per il personale di cucina e a 13 ore per l'altro personale. A Berna ed a Zurigo, rispettivamente per le due categorie, 10 e 12 ore. Nei ristoranti con meno di sei persone di servizio complessivamente si lavora 14 ore. Il tempo concesso per i pasti, l'abbigliamento, ecc., non inferiore a 2 ore, è compreso nell'orario. Il riposo notturno ininterrotto ha un minimo di 9 ore. Le vacanze comprendono 52 giorni intieri nell'anno, salvo le eccezioni dei particolari compromessi contemplati dalle tariffe.

L'Ufficio centrale, mantenuto con uguale contribuzione delle due parti, ha inoltre nel suo programma il miglioramento professionale dei suoi aderenti e l'incremento degli stabilimenti.

Le parti si mettono senz'altro d'accordo nel senso che soltanto talune disposizioni dell'attuale contratto saranno suscettibili di modificazione.

Le clausole del nuovo contratto di lavoro sono numerose, diffuse ed oculate. Il contratto è valido fino al 1 maggio 1921, e se non è denunciato sei mesi prima della scadenza si ritiene convalidato per un anno e così di seguito.

Come conclusione che noi italiani dobbiamo trarre dalle notizie suesposte, diremo che la stampa professionale svizzera ha messo in evidenza insistentemente tutta la gravità di questo problema del personale, che involge l'avvenire dell'industria alberghiera indigena. La Società Svizzera degli Albergatori ha potuto raccogliere tutta la sua grande energia per la tutela di interessi tanto vitali.

Si agita pure da noi una grossa questione del personale d'albergo. Da tempo assistiamo agli sforzi della Società Italiana degli Albergatori per la tutela degli interessi della classe. Questo semplice fatto dovrebbe indurci a pensare che anche in Italia gli albergatori siano riuniti in uno stretto fascio di collaborazione e di cordiale intesa. Fra i numerosi intenti della Società, quello della difesa degli interessi comuni dovrebbe toccare la sensibilità anche dei più ottusi. Purtroppo, invece, molti, troppi alberghi vivono nel loro isolamento, frutto non di splendore ma di ignoranza. Così la Società dispone di mezzi e di forze spesso inadeguati, e quindi trova ostacoli gravi là dove meno se ne dovrebbero incontrare se tanti albergatori avessero il senso del loro tornaconto. Quante volte dovremo ancora ripetere a tanti albergatori — dei quali ci giungono abbastanza spesso gli echi delle loro lagnanze — che, fino o quando non saranno tutti stretti come soci regolari attorno alla loro S. I. A., non sono nemmeno degni di considerazione?

La "A. I. T.,,
NUOVA LEGA DEI TOURING CLUBS

Come ripetutamente è stato comunicato ai soci del T. C. I., nel 1916 i Touring Clubs alleati denunciavano la loro partecipazione alla Lega Internazionale delle Associazioni di Turismo (L, I. A. T.). In seguito all'invito fatto ai Touring-Clubs italiano, inglese e belga di unirsi in una lega-base per un'associazione internazionale donde fossero esclusi gli elementi nemici, furono tenute delle importanti riunioni nella sede del T. C. di Francia fra i delegati francesi, italiani, inglesi e belgi.

Riassumiamo le decisioni, alle quali certamente aderiranno le associazioni dei paesi fondatori e quelle degli altri paesi alleati:

1. Fino a nuovo ordine la Lega sarà interalleata.

2. Su proposta del T. C. di Francia, e per acclamazione, essa avrà sede a Bruxelles.

3. La nuova Lega si chiamerà: *Alliance Internationale de Tourisme, Ligue interalliée (A. I. T.)*.

4. Le associazioni automobilistiche o ciclistiche degli S. U. d'America, che si occupano di turismo, saranno incorporate nel raggruppamento, base della nuova unione.

5. I diciassette paesi rappresentanti le nazionalità alleate sono ufficiosamente ammessi nella Lega, e saranno avvisati ufficialmente dal Segretariato di essa, allorchè sarà costituito.

6. Sarà creato un organismo, basato su quello internazionale dei Congressi della Strada, con delle sovvenzioni che le associazioni di turismo fondatrici chiederanno a tutte le altre associazioni dei rispettivi paesi. Gli altri dodici paesi alleati, non ancora rappresentati, saranno sollecitati a partecipare alla Lega e ad apportarle il loro concorso pecuniario. La somma di risorse annuali e permanenti così ottenuta costituirà il fondo per un ufficio interalleato di turismo, che avrà sede, per offerta generosa del T. C. del Belgio, nei locali di questa Associazione, e che costituirà l'Ufficio permanente dell'Alleanza.

7. Fino alla prossima riunione l'Ufficio sarà amministrato da un consiglio composto di tutti i delegati presenti delle associazioni turistiche dei quattro paesi alleati, con delegazione esecutiva al T. C. del Belgio.

8. Il bilancio dell'Alleanza è provvisoriamente costituito con le seguenti sovvenzioni:

Touring-Club de Belgique	frs. 1000
Automobile Association e Motor Union	» 1000
Cyclists Touring-Club	» 1000
Touring Club Italiano	» 1000
Touring-Club de France	frs. 1000
Union Vélocipédique de France	» 200

9. Su proposta del sig. Giddins, il sig. Fernand David, ex ministro, presidente del consiglio d'amministrazione dell'Ufficio Nazionale del Turismo, è nominato presidente di onore dell'Alleanza.

10. Nel futuro dei lavori dell'Alleanza sono iscritte le questioni relative alle dogane, alla circolazione internazionale, alla costituzione di una documentazione geografica e turistica internazionale, all'edizione dei *Guides bleus* in tutti i paesi alleati.

11. Tutte le riunioni e tutti i congressi internazionali turistici dovranno essere omologati dall'alleanza A.I.T.

12. Sono concessi tutti i poteri al Touring Club del Belgio per la nomina del segretario generale amministrativo dell'Ufficio permanente.

13. L'Alleanza pubblicherà un bollettino mensile da distribuirsi gratuitamente a tutte le associazioni che hanno aderito alla sua creazione. Gli enti ed i privati potranno abbonarsi al bollettino.

14. Tutti i Touring Clubs, ed in generale tutte le associazioni di turismo che forniscono vantaggi ai loro membri, saranno invitati ad accordare la reciprocità di questi vantaggi ai membri delle associazioni corrispondenti degli altri paesi, con rilascio di documenti di membro dell'associazione a titolo temporaneo. La quota di questa iscrizione che, essendo ridotta, escluderà dal diritto alle pubblicazioni, sarà fissata da ciascuna associazione.

15. Il Segretario è incaricato di fare in seguito appello alle associazioni dei paesi alleati non rappresentati attualmente, perchè aderiscano all'Alleanza.

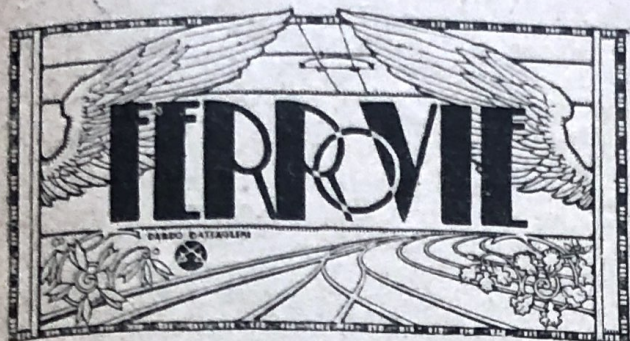
16. Il Touring Club di ciascun paese alleato è incaricato di procurare la partecipazione ed il concorso finanziario del suo Governo per l'istituzione dell'Ufficio internazionale.

17. La prossima assemblea generale si terrà a Bruxelles al principio di novembre.

18. A questa assemblea dovrà essere presentato un progetto di statuto, studiato dal Segretariato generale e sottoposto all'approvazione dei membri del Consiglio d'amministrazione.

19. Ogni paese europeo dovrà, a turno, essere sede dei congressi annuali.

20. La seconda assemblea generale annuale si terrà in Francia; la terza, in Italia; la quarta, in Inghilterra.

NOTIZIE ED ECHI

L'elettrificazione delle ferrovie e le sue difficoltà.

Riferendoci a quando abbiam pubblicato sul progetto di elettrificazione delle ferrovie italiane, aggiungiamo a complemento qualche notizia.

La trazione elettrica, scrive il Dr. F. Monti nel *Corriere del Mattino*, dev'essere impiegata solamente dove per il gran traffico, e quindi il continuo passaggio di treni, si può utilizzare tutta o per lo meno gran parte dell'energia disponibile. Secondo l'autorevolissimo parere di uno dei più competenti ed appassionati studiosi della materia, il Prof. Filippo Tajani, la densità del traffico per la quale la convenienza comincia, risulterebbe, per una linea approssimativamente lunga un centinaio di km., da un minimo di 7 ad 8 coppie di treni al giorno della composizione media di 20 assi per treno. In America in pochi anni si sono elettrificati più di 6000 km. In Italia questo lavoro, pur procedendo con maggior lentezza, potrebbe dare notevole risultato, benchè venga oggi asserito che tale elettrificazione non è economicamente conveniente che solamente per 2000 chilometri.

Attualmente sono elettrificati solamente 640 km. di binario semplice. Secondo Ettore Conti, per l'applicazione completa di tale programma basterebbero, escluso il costo delle locomotrici elettriche, 150 milioni di lire. In un decennio tale opera potrebbe essere compiuta e potrebbe apportare un'economia di carbone di circa 500 mila tonnellate. Per altre linee inoltre potrebbe estendersi l'applicazione degli accumulatori elettrici oggi usati solamente sulla Torino-Pinerolo.

Ma al progetto si muovono, fra le altre, queste critiche: per procedere alla elettrificazione ferroviaria proposta non è sufficiente assicurarsi le forze idroelettriche, se non si provvede contemporaneamente ad avere disponibile il materiale elettrotecnico occorrente. Il progetto trascura addirittura questo lato del problema.

Per elettrificare 500 chilometri di linea all'anno, come l'amministrazione ferroviaria si propone, occorrono, oltre l'energia, pali, materiali isolanti, macchine elettriche. Soltanto di locomotori ne occorrono circa 200 all'anno. Dove trovare quest'ingente quantità di materiale? L'industria italiana, almeno nelle attuali condizioni, ha una potenzialità di produzione limitata. Prima della guerra, in Italia non si produceva nemmeno una sessantina di locomotori all'anno e nemmeno la metà dei pali necessari; e così si dica dell'industria degli isolanti.

Ma si può notare che, come le officine nostre si sono sviluppate per la guerra, si possono sviluppare per una grandiosa opera di pace. Basta sapere organizzare; ed allora le critiche più sostanziali si risolvono in uno sprone efficacissimo.

Le ferrovie balcaniche e l'Italia.

Le grandi vallate balcaniche, — dice la *Rivista dei Trasporti* — che sono le naturali vie di comunicazioni fra i principali centri di quelle regioni, corrono nella direzione nord-sud: invece nella direzione est-ovest la Balcania è più o meno impervia. E di questa circostanza spesso si valsero Austria e Turchia per affermare che i traffici balcanici rifuggono per natura dall'Adriatico, mentre naturalmente fluiscono verso il Danubio e l'Egeo. Il che, in qualche modo è vero: ma per noi significa soltanto che le ferrovie di accesso dall'Adriatico ai Balcani costituiranno imprese assai gravi in ordine tecnico e finanziario, e che quindi occorre ponderare assai prima di prendere decisioni e assumere impegni, se non vogliamo esporci ad insuccessi e disinganni.

Il sistema ferroviario balcanico, sostanzialmente costituito dalle due linee Belgrado-Nisc-Sofia-Costantinopoli e Nisc-Uskub-Salonicco, è, occorre appena ricordarlo, tutto organizzato in modo da servire agli interessi austro-germanici, giusta il concetto che la penisola balcanica dovesse essere il ponte di passaggio degli Imperi Centrali all'Asia per Costantinopoli ed all'Egeo per Salonicco. Ed a tale concetto rispondono pienamente quelle due principali ferrovie, alle quali poi sono coordinate e subordinate le poche altre ferrovie balcaniche, in modo da impedire ogni divergenza di traffici da quelle fondamentali direttive e da evitare particolarmente ogni comunicazione con l'Adriatico. Sulla zona adriatica infatti, da Fiume in giù, non vi sono ferrovie oltre quella minuscola linea a scartamento ridotto che da Serajevo per Metkovic discende sulla costa verso Cattaro, e qualche altro piccolo tronco isolato. Manca ogni vera e propria

via commerciale dal mare ai Balcani. Noi vogliamo cambiare l'orientamento e il corso dei traffici, e quindi dobbiamo far sì che al sistema ferroviario esistente si aggiungano le linee balcano-adriatiche.

In linea generale noi dobbiamo procurare: che le ferrovie balcaniche, e particolarmente le due principali sunnominate, vengano svincolate dai legami con la finanza austro-tedesca; che tutte le questioni attinenti al regime ferroviario balcanico non vengano incidentalmente compromesse con clausole di accordi propriamente politici, ma invece debbano essere rinviate ad apposita conferenza; che, anche se non si arrivasse alla costituzione di una vera e propria Confederazione balcanica, si formi una lega o unione ferroviaria, sicchè un regime unico tecnico ed economico abbia vigore, almeno per i nostri rapporti con tutti gli Stati balcanici; che gli Stati balcanici non possano senza il nostro consenso aprire, o lasciar aprire ad altri, nuove vie di comunicazione.

Intanto, riguardando al traffico attualmente possibile tra l'Italia e la Balcania, dobbiamo insistere sulla regolarizzazione della linea del 45° parallelo, la quale linea non è certo stata resa efficiente con la semplice istituzione di un treno Parigi-Trieste proseguente per Belgrado.

Noi ci proponiamo di affermarci sui mercati balcanici coi nostri prodotti di manifattura e di importare da quei luoghi materie prime. Per tale movimento la valle del Po avrà ancora per molti anni il predominio sulle altre regioni italiane. Ma il traffico che ne scaturirà non potrà tutto concentrarsi nel porto di Venezia, sia per la non convenienza di un trasbordo duplice per una breve traversata, sia, e principalmente, perchè sulla costa orientale adriatica non vi sono per ora scali dai quali accedere ai Balcani, come abbiam già detto. Ed essendo dunque necessario valersi della via di terra per Trieste, il proseguimento di qui verso i Balcani deve essere in tutti i possibili modi favorito.

Vagoni per binari di diverso scartamento.

La Science et la Vie dà notizia di una invenzione di N. L. Rupin che permetterebbe il passaggio e la circolazione dei vagoni da un binario ad un altro di diverso scartamento. I vagoni sono muniti di assi estensibili e gli organi di sospensione sono collegati a delle piattaforme speciali, che possono ravvicinarsi o allontanarsi ugualmente d'ambo le parti dell'asse longitudinale del vagone.

Ciascun asse estensibile si compone in realtà di due semiassi congiunti nel mezzo con un dispositivo speciale, che permette loro di scorrere l'un verso l'altro, a seconda dello scartamento.

Quando un vagone deve portarsi, per esempio, su binari più stretti, passa su una sezione di raccordo a rotaie progressivamente ravvicinate. Queste rotaie sono munite di controrotaie interne ed esterne, che costringono il cerchione della ruota in modo da produrre la contrazione progressiva degli assi snodati. La pressione delle controrotaie si trasmette conseguentemente alle piattaforme di sospensione, che si ravvicinano all'asse longitudinale del vagone. Per passare da uno scartamento minore ad uno maggiore avviene, naturalmente, il contrario.

L'Italia e la navigazione da diporto.

« La forza di un paese sul mare ha sempre costituito il fattore preponderante della sua prosperità e della sua grandezza. La storia di tutti i tempi — da quello delle prime conquiste fenicie a quello del piano di imperialismo egemonico realizzato oggi sul mondo dalla razza anglo-sassone — offre la prova immutata ed immutabile di questo assiomatico concetto, che continuerà a regolare la vita dei popoli.

« L'affermazione di un paese sul mare, il simultaneo progredire di esso in tutto ciò che intellettualmente, militarmente ed economicamente concorre alla formazione ed allo sviluppo del suo potere marittimo, riposa in primissimo luogo sul sentimento marinaresco del popolo che lo abita.

« Presso tutti i grandi popoli marittimi, il grado di depressione o di sviluppo in cui trovasi la marina da diporto è l'indice barometrico — infallibilmente esatto — della deficienza o della diffusione del loro sentimento marinaresco. In Inghilterra ed in America la navigazione da diporto giganteggia sovrana tra tutte le altre forme dell'attività sportiva nazionale e vi ha attinto da tempo — prima ancora che quei paesi

raggiungessero i vertici della loro odierna possanza marittima — un grado di rigoglio e di prosperità semplicemente grandioso ».

Queste giuste ed acute osservazioni fa *L'Italia sul mare*, la nuova ricca rivista mensile.

Che cosa avviene in Italia? si domanda essa in seguito. La realtà è molto poco consolante, e conviene constatare che la navigazione da diporto ha avuto tra noi uno sviluppo molto stentato.

« Ora, se si vuole davvero che anche il popolo italiano cominci ad interessarsi alle cose del mare, se si vuole davvero che questo grande e maraviglioso popolo nostro — che ha smarrito da tempo la precisa nozione di quella che è la sua vera e sola missione nel mondo — riacquisti senza ulteriore e più dannoso indugio la esatta coscienza del suo avvenire e del suo destino, è assolutamente indispensabile che, a promuovere la rinascita del sentimento marinaro, quella propaganda ideologica, fatta sin qui esclusivamente a base di inchiostro e di parole, proceda d'ora innanzi alla pari con quella propaganda pratica e concreta che è lo sport nautico, in cui è il mezzo più rapido e più efficace per determinare nei popoli il gusto per il mare e l'interesse per le questioni che al mare si riferiscono.

« Diversamente, se si continuerà ancora a trascurare questo formidabile coefficiente di successo che è lo yachting, continueremo eternamente a constatare quello che oggi, dopo un ventennio e più di apostolato marittimo, dobbiamo amaramente constatare ogni giorno: come la ignoranza del nostro popolo, per tutto ciò che riguarda il mare e le cose del mare, raggiunga in tutte le classi sociali del paese i limiti più estremi della inverosimiglianza e dell'assurdo ».

Giustissime parole e ottimo incitamento, al quale non possiamo anche noi che associarci, con tutto il cuore. Alla nostra vittoria, che fu per tanta parte anche vittoria marittima, deve seguire un degno risveglio dell'anima marinara d'Italia. Il T. si interessa da molti anni di sport nautico: la sua commissione di turismo nautico oltre a pubblicazioni di varia natura, istituì il guidone del T., ufficialmente riconosciuto dallo Stato. Ma l'azione del sodalizio culminò con la grandiosa crociera motonautica del 1911: remiera da Torino a Piacenza, per imbarcazioni fluviali d'ogni genere da Piacenza a Venezia, per motoscafi da Venezia, circumnavigando tutta la Penisola, a Roma in 11 tappe, con la scorta di torpediniere della R. Marina. Un motoscafo, il *Sea-Bird*, venne attraverso l'Atlantico fin dall'America.

Prima della guerra venne anche iniziato lo studio di un Annuario della navigazione da diporto.

Valgano questi fugaci accenni a rammentare come il T. sente l'importanza di questa forma attraentissima di turismo, in cui tante speranze si ripongono per l'avvenire: esso confida che in un tempo non lontano possa presentarsi la possibilità di riprendere questa indispensabile propaganda per coltivare nell'opinione pubblica l'impostazione di problemi del massimo interesse.

La **marina americana** si avvia a prender il primo posto nel mondo. A guerra finita, con 555 navi da carico pronte, di 3.385.000 tonnellate di portata, della sola flotta mercantile governativa, gli Stati Uniti hanno ordinato altre 1366 navi di 9.275.000 tonnellate e vogliono raggiungere entro il 1920 una portata di 16.732.000 tonnellate di sole navi transoceaniche.

Gli Stati Uniti che prima della guerra non avevano una sola linea regolare di vapori con i porti dell'America meridionale, ora si vanno accaparrando tutti i traffici del caffè, del frumento, ed anche dei passeggeri pel Sud-America. Al traffico dell'Atlantico e del Pacifico del Sud sono stati destinati 75 vapori con 410.017 tonnellate e 53 velieri con 132.361 tonnellate. E tra poco si aggiungeranno 22 nuovi piroscafi per passeggeri, ciascuno di 12.000 tonnellate che dovranno servire per tutti i traffici tra l'America meridionale, la settentrionale e l'Europa.

Ciò pur troppo è destinato ad esser senza influenza su uno dei traffici marittimi più importanti per l'Italia, quello del trasporto dei passeggeri all'America del Sud. Speriamo che si sappia provvedere in tempo perche i nostri connazionali non devano esser trasportati su navi di altre bandiere.

L'America ormai non esita ad applicare **la propulsione elettrica alle grandi navi.** Per ora i tentativi son fatti dalla marina da guerra, ma si tratta di tentativi grandiosi. Dopo molti esperimenti eseguiti sul piroscafo da trasporto *Jupiter*, ora si è fatta un'applicazione più importante alla corazzata *New Mexico*, nave di 32.000 tonnellate, che raggiunge una velocità di 21 nodi. I risultati delle prove sono stati tanto soddisfacenti che l'Ammiragliato americano probabilmente adotterà la propulsione elettrica per tutte le grandi navi in costruzione.

Nel dispositivo adottato la forza motrice è fornita da turbine a vapore che comandano dei generatori elettrici: questi alla lor volta

animano motori elettrici calettati direttamente sugli alberi delle eliche. Per tal via sarebbe risolto uno dei problemi tecnici che finora non aveva trovato soluzione completamente soddisfacente, e cioè l'accoppiamento della turbina e dell'elica. L'elettricità serve da intermediario tra i due elementi prima incompatibili. Come si sa si lamentava che dovendo la turbina marciare con forti velocità per dare un rendimento soddisfacente, ciò non concordava colla necessità di marcia lenta delle eliche marine. Inoltre la marcia a ritroso obbligava ad un impianto di turbine distinto da quello per la marcia in avanti: ed altre turbine si dovevano avere se non si volevano consumare inverosimili quantità di combustibile quando si voleva navigare a velocità ridotta.

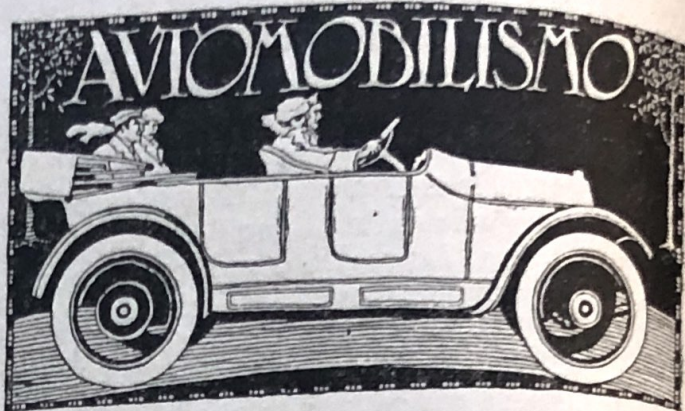
Tutto ciò impediva una larga applicazione del motore a turbina alla navigazione mercantile. Vedremo se ora l'elettricità avrà potuto risolvere la questione.

Sono interessanti alcune statistiche di confronto tra il **costo dei trasporti acquei** e gli altri. Partendo dai prezzi teorici praticati prima della guerra si rileva che il mezzo acqueo di trasporto è, a parità di altre condizioni, il più economico.

Il costo teorico medio per il trasporto di merci in grande massa e per lunghi percorsi risulta minimo pel trasporto marittimo; vengono poi quello fluviale, quello ferroviario, quello sulle vie ordinarie. Per esempio, per mare il costo della tonnellata-chilometro è la decima parte di quello per ferrovia, come si rileva dalla seguente tavola dei prezzi teorici praticati prima della guerra per il trasporto di una tonnellata di merce alla distanza di 100 km.

Per via marittima	L. 0,40
» fiumi navigabili	» 1,10
» canali navigabili	» 1,35
» per piccoli canali navigabili	» 1,75
» ferrovia	» 4 —
Su strada con carro normale	» 27,50
Su strada con carro veloce	» 45 —

E viceversa, prendendo come unità di misura la spesa occorrente per trasportare una tonnellata di merce per un determinato percorso, a parità di condizioni si rileva che con la stessa spesa si trasportano:

Per carro veloce su strada	Tonn. 1
» carro normale da strada	» 1.63
» ferrovia	» 11.25
» piccoli canali navigabili	» 25.7
» grandi canali navigabili	» 33.3
» grandi fiumi navigabili	» 40.09

Il "salon" francese.

Il primo grande *salon* dell'automobile nel dopo-guerra sarà aperto a Parigi, come è noto, dal 9 al 19 ottobre prossimo. Sono state pubblicate tre liste di espositori e tra questi — che sono sinora 106, di cui 7 s'occupano esclusivamente di autocarri — abbiamo il piacere di trovare le principali marche italiane: Bianchi, Diatto, Fiat, Isotta-Fraschini, Itala e Lancia. È sperabile che l'industria italiana si presenti al completo, bene *au point*, ben organizzata, pronta alle lotte della produzione internazionale. E, per questo, è desiderabile che essa trovi quella tranquillità laboriosa, che in mille modi si cerca sventuratamente di turbare.

La circolazione delle automobili in Isvizzera.

L'Ufficio svizzero del Turismo ci comunica un lungo quadro — due grandi pagine a quattro colonne — contenente tutte le disposizioni per la circolazione delle automobili sul territorio della Confederazione. Il quadro è « aggiornato a tutto il 20 luglio 1919 », ed è quindi soggetto a modificazioni, sebbene taluna delle misure riferite sia dichiarata valida sino a tutto il 30 settembre 1919. In massima non vi sono grandi novità: le restrizioni della Svizzera alla circolazione automobilistica sono generalmente note, ma esse hanno sempre un sapore particolare come esempio delle aberrazioni a cui giunge un Paese che è senza dubbio alla testa di quelli che più profondamente sentono il turismo. L'argomento del resto non ha per noi soltanto carattere di curiosità, perchè da queste anacronistiche limitazioni i rapporti turistico-automobilistici italo-svizzeri non possono certamente avvantaggiarsi.

La tabella si segnala alla nostra attenzione per la meticolosa precisione con cui sono state stabilite le varie misure. Ogni cantone, ogni comune ha voluto affermare la propria sovranità sulle sue strade con norme esatte, minute, perentorie. Tutta la gamma delle proibizioni, tutte le più insensibili sfumatu-

re delle restrizioni sono state codificate. Dalla « interdizione assoluta » alla libertà (relativa) ogni gradino ha fermate le simpatie di questo o di quel cantone. La velocità massima consentita, secondo il luogo, il genere della strada o l'ora, può essere di 35, di 25, di 18, di 15, di 12, di 10, di 6 km. all'ora... È perciò consigliabile ai turisti di munirsi, oltre che del quadro citato (di cui abbiamo molte copie da distribuire a richiesta) anche d'un tachimetro molto esatto.

Non molte strade sono sempre aperte alle automobili; molte sono sempre chiuse; in moltissime altre la circolazione è proibita la domenica e i giorni festivi (proprio quando i turisti desidererebbero di poter transitare!) e con orario variabile secondo i luoghi: per esempio ad Appenzel e Zurigo dalle 12 alle 18, a Schwyz dalle 9 alle 17, ecc. Altrove il passaggio è proibito la notte, e consentito per un periodo più o meno lungo di giorno. Nel cantone di Uri non si entra che dalle 9 alle 17. Il valico del Gottardo è permesso ai soli cittadini svizzeri. C'è una strada, nel cantone di San Gallo, che è interdetta soltanto alla circolazione... delle persone.

Uri stabilisce *sei velocità massime diverse* secondo l'ora, la pendenza, le condizioni meteorologiche, la natura della località traversata, la larghezza dei passaggi, il disegno della strada...

Più chiaro e semplice è almeno il cantone dei Grigioni, che interdice tutte le sue vergini strade a tutti i veicoli automobili d'ogni genere.

Tutto ciò può sembrare sotto certi aspetti, ammirevole. Indica un senso dell'ordine e della precisione che va apprezzato. Ma non sappiamo se il frutto sarà in relazione con questo sforzo di esattezza, e riteniamo che i turisti, anche i buoni turisti, saranno ammiratori assai tiepidi. Dall'eccesso della libertà all'ordine fatto osservare con le formule algebriche (emanate per far piacere soltanto agli abitatori caparbiamente ostili) c'è, crediamo, una via di mezzo, se non per la virtù, almeno per la soddisfazione relativa del più gran numero di persone a piedi o in automobile.

Additiamo spesso la Svizzera come modello d'organizzazione. Qui ci sembra che vada un po' troppo in là, e riteniamo di poter dirlo con franchezza. Saranno primi gli svizzeri di buon senso a darci ragione.

Facilitazioni per l'esportazione delle automobili.

Il Ministero delle Finanze ha delegato alle Dogane la facoltà di consentire direttamente, senza più richiedere la presentazione del nulla osta della Direzione tecnica automobilistica militare di Torino, la esportazione delle vetture automobili, dei motocicli e loro parti di ricambio, nonchè delle coperture e camere d'aria, per automobili, motocicli e velocipedi per tutti i paesi per i quali è ammesso il traffico, fatta quindi eccezione per quelli nei quali esiste tuttora il divieto di importazione di tali mezzi di trasporto e cioè l'Austria tedesca e la Bulgaria, oltre l'Ungheria e la Russia.

Pneumatici giganti.

Gli americani hanno applicato alle loro vetture da qualche tempo dei pneumatici di misure affatto eccezionali, assai superiori a quelle in uso sinora fra noi. Mentre in Europa la sezione di 135 mm. rappresenta il massimo, agli Stati Uniti si adottano correntemente quelle da 210 e persino da 270.

Questi pneumatici giganti hanno il vantaggio, pare, di durare molto più a lungo degli altri, anche facendo la proporzione delle misure o del prezzo. Si citano come normali delle durate di 16, 18 e persino 20 mila km. di percorso. Con tali dimensioni, se anche il pneumatico si sgonfia in viaggio, i labbri del cerchione — così assicurano gli americani — non pervengono a tagliarli e a mettere rapidamente fuori d'uso la camera d'aria, come avviene per le gomme normali europee.

Una svantaggio grave, per tali pneumatici, è però costituito dalla grande difficoltà che si incontra a montarli sul cerchio. Gli americani hanno ideato perciò un cerchio smontabile speciale, di cui uno dei bordi è amovibile, ed è mantenuto a posto solo da bulloni: tolto questo bordo, il copertone esce da sè. Ma questi bulloni, dovendo viaggiare nell'acqua e nella polvere, s'arrugginiscono, e in breve lo smontarli riesce una operazione faticosissima.

Così il problema non può dirsi risolto completamente.

Un indicatore luminoso del livello di benzina.

L'automobile è ormai fissa nelle sue grandi linee costruttive; ma i suoi particolari, che sono il *comfort* della meccanicità, hanno sviluppo inusitato: un osservatore elegante direbbe che la macchina diventa « preziosa », ciò che vuol dire ad un tempo: sensibile ed ornata. Sono in genere dei piccoli congegni che sopraggiungono a facilitare l'uso già di per sè semplice dell'ordigno possente e a dare un maggior senso di dominio sulla forza bruta che si comanda.

Questa volta segnaliamo un congegno molto pratico e comodo, il *Livelgraf*, il quale con un dispositivo luminoso dà la misura del liquido contenuto in un serbatoio, a distanza. Il brevetto è italiano. Si son fatte prove esaurienti nel campo automobilistico ed aviatorio, (in quest'ultimo, il misuratore *Livelgraf* assume le caratteristiche di un elemento meccanico indispensabile), e le attestazioni dei tecnici sono concordemente lusinghiere: l'apparecchio, per le sue qualità affatto particolari, colma una lacuna in materia di indicatori di livello.

È sperabile che l'industria italiana, messa sulla via di queste invenzioni piccole e pratiche, batta l'industria straniera che con sforzi relativamente lievi si era accaparrata presso di noi il monopolio delle piccole, utili e lucrose invenzioni meccaniche.

Circolazione automobilistica e pedoni.

Il Sindaco di Milano, impensierito a ragione del caos circolatorio e de' suoi malanni, ha emanato di recente un manifesto con cui:

richiama gli utenti automobili e motociclette alla rigida osservanza delle seguenti disposizioni:

a) che le autovetture e le motociclette non siano condotte a velocità eccessiva, specialmente nella parte centrale della città, nelle vie strette e dovunque il traffico è intenso;

b) che non siano usati i fari abbaglianti e lo scappamento libero nei centri abitati;

c) che si adoperi, quale mezzo di segnalazione, soltanto la tromba a forte suono, ecc.

Il conducente le autovetture e le motociclette, che non si fermi all'invito degli agenti, è punito a sensi di legge.

Ottimo. Ma è ormai risaputo che, perchè avvengano «schiacciamenti», bisogna essere in due: l'automobile che schiaccia, il pedone che si fa schiacciare. E la colpa non è detto che sia sempre del primo; anzi! Chiunque circoli per le nostre città, e particolarmente per la congestionata Milano, sa che automobilastri e pedonastri cooperano di comune... disaccordo alla creazione del caos, padre di tutti gli incidenti.

Ci sembrerebbe perciò opportuno pensare anche alle colpe del pedone richiamando nei manifesti gli «utenti le proprie gambe» alla rigida osservanza delle disposizioni per circolare a piedi nelle vie cittadine. Se, sinora, il legislatore non le ha codificate esplicitamente, nelle *Vie d'Italia* si può trovare tutto il necessario per un ottimo regolamento fondato sul buon senso ambulatorio.

Il "Sindacato d'iniziativa" di Parigi.

«La nostra età ha delle esigenze che i più grandi uomini del passato non hanno potuto imaginare. Essi non potevano prevedere città come le moderne e una vita come la nostra. L'accrescimento delle folle moderne stupisce e scompiglia i calcoli. Come metteremo ordine in questi movimenti? Come agire sulla folla prima che si formi? Come parlarle? istruirla? insegnarle la disciplina necessaria? organizzare l'ospitalità che essa spera? vegliare sul suo benessere, sulla sua salute?»

Questi problemi si pone, nascendo, il nuovo *Sindacato d'iniziativa di Parigi e della Senna*, quello che, secondo l'uso italiano, chiameremo la *Pro Parigi*.

La *Pro-Parigi?* A noi, abituati a vedere quel monosillabo latino prefisso soltanto al nome di qualche paesello «climatico» o «salso-bromo-iodico», la cosa sembra strana ed assurda. Parigi è Parigi, non ha bisogno di panchette nei luoghi ombreggiati, di chioschi per la banda, di cartelli indicatori, di tutto quanto costituisce, per noi ignari d'ogni organizzazione turistica, il *summum* dell'attività d'un'associazione pel movimento dei forestieri.

Le poche parole riferite apriranno a più d'uno nuovi orizzonti. C'è molto, moltissimo da fare in una grande città. Anch'essa, come e più d'una stazione balneare, ha bisogno di eliminare bruttezze o molestie, di abbellirsi, di allettare. Il «Sindacato» di Parigi nasce armato d'un bellissimo programma, con una ottima divisione in molteplici branche d'attività. È un bell'esempio che molte città nostre potrebbero ammirare e, sopratutto, seguire.

Il sindacato è diviso in tre gruppi di comitati:

Pubblicità (Comitato dei viaggi ed alberghi — Comitato dei rapporti con la stampa, informazioni, fotografie, ecc.).

Ospitalità (Comitato di organizzazione: guide, carte, musei, teatri — Comitato degli alberghi — Comitato del commercio: visite a stabilimenti, studî artistici, ecc. — Comi-

tato di polizia: circolazione, vetture, auto pubbliche, ecc. — Comitato delle feste, esposizioni, ecc. — Comitati delle società regionali, e delle società straniere).

Abbellimenti e ampliamenti (Comitati di storia, statistica, ecc.; d'igiene; di studî amministrativi e finanziarî; dei trasporti ferroviarî; delle vie e piazze; della Senna e dei canali; degli spazi liberi e delle città-giardino).

La "tassa di soggiorno„ in Francia.

Il Senato francese ha approvato un progetto di legge sulla tassa di soggiorno, che deve essere pagata da tutti coloro che passano qualche tempo nelle stazioni idrominerali e climatiche. Sebbene la legge non sia ancora definitiva, non essendo stata ancora approvata dalla Camera dei deputati, vale la pena di rilevare alcune disposizioni notevoli.

L'iniziativa per erigere i comuni a stazioni idrominerali o climatiche spetterà al Ministero dell'Interno. La tassa, che non potrà essere esatta per una durata superiore a quattro settimane, non sarà inferiore a fr. 0,10 nè superiore a 1, per persona e al giorno: mentre sinora era in facoltà dei comuni di esigerla o no, ora sarà obbligatoria. Ne saranno esenti i feriti e malati di guerra. Saranno create inoltre delle semplici stazioni di turismo, ove la tassa sarà facoltativa.

Viene poi prevista l'applicazione d'una tassa addizionale a quella di soggiorno, eguale al 10, 15 o 20 per cento di questa secondo le stazioni. Col gettito di essa sarà costituito un fondo comune; un quinto di questo sarà assegnato all'Istituto d'Idrologia, perchè organizzi nelle facoltà mediche l'insegnamento dell'idrologia, gli altri tre quarti costituiranno una dotazione dell'Ufficio Nazionale del turismo, incaricato della propaganda alle stazioni.

Queste misure dimostrano intendimenti molto serî ed organici. Si vede, da questo e da altro, che la Francia si mette di gran lena al riordinamento del turismo. Da noi... da noi quanti legislatori conoscono, ne' suoi veri termini, il problema turistico?

Rosee previsioni per la stagione turistica 1920.

La scarsità del materiale ferroviario, la magrezza degli orari, l'insufficienza degli approvvigionamenti, il rincaro degli alberghi, e tutte le altre piaghe post-belliche che conosciamo ostacoleranno per un pezzo la ripresa del grande turismo internazionale e questo dovrà languire ancora a lungo, intralciato e disgustato?

No; anzi, tutt'altro. Pare che il gusto del vagabondaggio risorga più vivo che mai nei turisti che dovettero, durante cinque lunghi anni, mortificare le proprie inclinazioni: la guerra è stata, anche, una grande lezione di geografia e ciò è tanto olio sul fuoco della passione turistica.

« Il desiderio da parte degli inglesi di visitare il Continente — assicura il *Times* — non fu probabilmente mai così pronunciato come ora. Dopo i pesanti anni di guerra, coloro che in tempi normali usavano di passare l'autunno e l'inverno nelle stazioni più in voga del Continente sentono il bisogno d'un cambiamento nelle loro abitudini d'avanti guerra, e, per quanto si può inferire da ciò che dicono le agenzie di viaggio, la gente che desidera di viaggiare all'estero è molto più di quella che i mezzi di trasporto possano accontentare ».

Le difficoltà ferroviarie rimarranno il più severo moderatore del movimento dei forestieri. Ma, ad onta di ciò, il giornale inglese prevede per il prossimo anno il « *record* dell'invasione del Continente ».

E dove si dirigeranno queste irrequiete fiumane di *gentlemen* bene sbarbati e di vaghe inglesine dai larghi cappelli e dai veli svolazzanti? Qui sta il meglio delle previsioni del grande giornale londinese, che, si noti, non s'è mostrato in questi tempi troppo tenero per l'Italia.

« Le richieste d'informazioni riguardanti viaggi in Isvizzera, nella Riviera, in Algeria, in Corsica per il prossimo inverno — esso dice — sono enormi. Ma l'Italia promette di diventare più popolare che mai. Ci sono indizî che coloro i quali prima visitavano le stazioni della Germania si volgono ora verso quelle italiane nel loro desiderio di salute e di piacere. Benchè l'Italia non sia mai stata così intraprendente come la Germania o l'Austria nell'esaltare le virtù delle sue plaghe salutari, essa ha circa 300 stazioni igieniche o terapeutiche in ciascuna delle quali il visitatore può intraprendere ottime cure. È probabile che molti dei turisti americani includeranno l'Italia nel loro itinerario l'anno venturo ».

Anche da altre autorevolissime fonti ci risulta che i turisti americani si preparano a visitare il nostro Paese in grandissimo numero.

Queste gradite testimonianze si aggiungono alla nostra convinzione: la rinascita del movimento dei forestieri in Italia, nell'Italia integrata di tante sue bellezze, sarà magnifica. Lo stesso cambio della moneta ha, tra i molti lati cattivi, quello buono di allettare il piccolo turista, che trova da noi uno « sconto » bell'e preparato su tutte le spese.

Provvedano dunque gli albergatori, le società locali, le autorità a ricevere degnamente gli ospiti che ci si annunciano! Che questi vengano sta bene. Occorre che si fermino e ritornino! E questo dipenderà dalla nostra attività, dalla nostra onestà, dal nostro buon senso.

Servizio aereo Londra-Parigi.

La *American Express Company* di Londra ha creato una società anonima per imprendere trasporti aerei con servizio giornaliero di corse Londra-Parigi e viceversa, e per organizzare viaggi circolari aerei, in cui si utilizzano i più moderni mezzi di locomozione oltre all'aeroplano. Sono già state stabilite delle agenzie; la serie dei voli s'è iniziata il 25 agosto, a mezzogiorno, con partenze simultanee da Londra e da Parigi. Il tempo medio di volo pel tragitto è di circa 2 ore ed un quarto in condizioni aeree normali.

Si intende destinare dapprima una sola macchina pel trasporto giornaliero di passeggeri, ed i posti devono perciò essere prenotati. I biglietti sono emessi dagli uffici della Compagnia di Londra e di Parigi, ove si ricevono istruzioni per l'ordine e la data delle partenze relativamente alla disponibilità dei posti. Fra l'ufficio londinese della Compagnia in Haymarket e l'aerodromo di Hounslow si è stabilito un servizio di auto, senza spesa aggiuntiva, con un corrispondente servizio che congiungerà l'altro aerodromo capolinea con la Piazza dell'Opéra a Parigi.

I prezzi provvisoriamente fissati sono piuttosto alti: il biglietto semplice costa circa 700 frs., contro 120 che costa lo stesso percorso per via di terra e mare. Il risparmio di tempo è però di quasi 7 ore su 9. Le merci sono trasportate a prezzi varianti tra 13 e 25 frs. il chilo.

Quei passeggeri che abbisognassero di un servizio d'auto particolare potranno ottenerlo con una tariffa aggiuntiva: dei ridottissimi bagagli sono accettati pel trasporto aereo. Una compagnia concorrente ha già iniziato pure il servizio sullo stesso percorso con apparecchi meno veloci ma a prezzi inferiori (circa 500 frs.). La concorrenza è proprio il segno più chiaro che la navigazione aerea entra nel regime della vita normale!

La Compagnia suindicata poi, al prezzo di 10 ghinee (circa 260 lire alla pari), offre una gita di quattro giorni sul territorio britannico, gita che comprende anche una corsa durante tutto un pomeriggio su auto privata, e un secondo giorno d'escursioni in battello. Il servizio d'albergo è incluso: comincia con una merenda al martedì e finisce con una colazione al venerdì.

Ecco secondo noi un esempio simpatico di fusione sportiva dei diversi mezzi di locomozione; e si consideri al contempo la suggestiva forma di divulgazione del turismo aereo, a base di tentativi facili e pratici.

Esperimenti di posta aerea all'estero.

Il servizio dei corrieri aerei in Isvizzera fu stabilito in gennaio di quest'anno per supplire alle scarse comunicazioni postali. Dapprima si usarono apparecchi militari di tipo ordinario 125 HP; ma bentosto si ricorse ai 150 HP. In febbraio, con cattivo tempo, il corriere fece 15 volte il tragitto Dübendorf-Berna e ritorno. Il mese seguente arrivò fino a Losanna; ma in quest'ultimo tratto, per varie deficienze, il servizio fu irregolare. Dopo tre mesi di prova si venne a queste conclusioni: l'aeroplano postale deve essere munito di 150 HP; l'aviatore deve poter trovare ad ogni scalo un apparecchio di riserva per tutte le eventualità, ed un buon laboratorio da riparazioni con meccanici allenati.

In aprile si passò alla pratica della posta aerea. Il 14 si iniziò il trasporto dei sacchi postali che continuò fino al 28. L'aeropostale fece servizio con sufficiente puntualità, sicchè dal 28 si regolò il trasporto postale armonizzandolo con quello delle ferrovie, sia per gli orari che predisponendo acchè la ferrovia subentrasse col trasporto ordinario in caso di mancata partenza dell'aeropostale.

Nonostante l'incontestabile vantaggio di questo servizio, il pubblico non ne profitta molto. In principio si trasportava un migliaio di lettere al giorno. Ma si è scesi tosto a 250. Per mancata propaganda il pubblico ignora non solo i vantaggi ma persino l'esistenza della posta aerea. Gli orari non sono indicati ed il pubblico non sa come acquistare i francobolli, nè dove impostare la corrispondenza. Ci vuole della *réclame*, fatta specialmente nei grandi uffici postali; e con la specifica degli orari, ciò che più importa.

Volgendo lo sguardo altrove, le cose appariscono meno sconfortanti.

Agli S. U. la quistione della posta aerea ha linee più grandiose ed affidanti. Ivi venne stabilita la tariffa di 6 cents (30 centesimi alla pari) l'oncia (28 grammi) per i trasporti postali aerei.

Gli esperimenti hanno dimostrato l'accresciuta efficienza di questo sistema per trasporti postali oltre ogni miglior previsione. Già dall'epoca della cessazione delle ostilità, grazie all'occasione offerta dai più grandi velivoli superstiti dalla guerra, potè essere trasportata una maggior quantità di corrispondenza e con maggior celerità. In tal modo, circa 10.000 lettere, dirette a Seattle, S. Francisco, Los Angeles ed altri punti della costa del Pacifico, giungono giornalmente a destinazione con un anticipo di 24 ore. Così la corrispondenza di New York viene ora distribuita a Chicago nel pomeriggio stesso, anzichè la mattina dopo. Si stanno facendo, attualmente, delle pratiche per adibire al trasporto New York-Washington i tre apparecchi più saldi e stabili del servizio postale aereo, aventi ciascuno la portata di 18.000 lettere. Il Dipartimento, nel dar comunicazione di questa deliberazione, dichiara:

« Il successo di oltre un anno di prove per il servizio postale, e il grande sviluppo dell'industria aviatoria conseguito in questi ultimi tempi hanno fatto sì che il servizio sia ormai uscito dallo stadio di semplice esperimento per entrare nella pratica. Il grande risparmio di tempo ottenuto sulla linea più celere New York-Chicago farà sì che il Dipartimento potrà attuare, per via aerea, anche un risparmio di materiale per un valore più che doppio in confronto con quello su strada.

« Il successo ottenuto ci assicura che tale servizio, sia statale che privato, non si arresterà, ma aumenterà d'anno in anno, specialmente per le grandi distanze ».

Un buon esempio.

Leggiamo nel verbale d'una recente seduta dell'*Aéro-Club* di Francia:

« Il segretario dà lettura della seguente lettera inviata dal presidente del Club, signor Enrico Deutsch de la Meurthe:

« Signori e cari colleghi,

« In seguito alla conversazione avuta venerdì scorso, vi confermo che metto a disposizione dell'Aéro-Club di Francia una somma di due milioni di franchi, destinata ad assicurare i bisogni del sodalizio e il suo avvenire, sotto quelle forme che deciderà il Consiglio d'Amministrazione. Essa sarà impiegata per le modificazioni che l'Aéro-Club vorrà apportare alla sua organizzazione e al compimento de' suoi disegni di estensione d'attività.

« Sono felice di dare questo nuovo pegno di simpatia ad un'opera che è stata la più attraente della mia vita, considerando la meta a cui ci dirigiamo assieme...

« Aggradite, ecc.

firmato E. DEUTSCH DE LA MEURTHE

« P. S. — Il mio rappresentante passerà per regolare i particolari del versamento della somma ».

Questo fanno in Francia i ricchi, per il bene delle grandi iniziative del loro paese, per l'amore degli studi e degli sports prediletti. Così la Francia può mantenere alta la sua bandiera in tanti campi svariati.

Ricchi ce ne sono dappertutto. Perchè mai non si vedono, anche altrove, gesti così simpatici e così geniali?

VARIETÀ

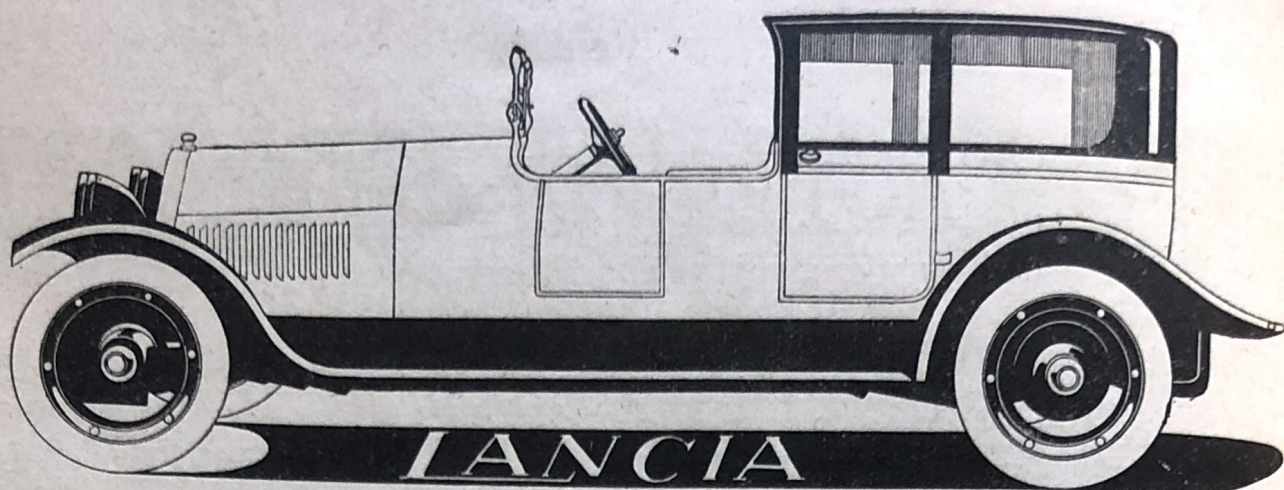
La prima agenzia di viaggi.

Le agenzie di viaggi sono — lo ricorda nel *Daily Mail* George Adams — tutt'altro che moderne. Venezia, nel periodo più fulgido della sua potenza marinara ne ebbe il primato.

Nel tempo più splendido della Repubblica Veneta, quando la bandiera di S. Marco sventolava gloriosa e temuta in Oriente, chi voleva fare un viaggio in Turchia o in Terrasanta si metteva nelle mani di agenti veneziani. Nessun'altra potenza europea poteva fornire allora navi comode e protezione ai viaggiatori come Venezia. Le agenzie di viaggi funzionavano all'aperto, poco lungi da S. Marco; delle piante e dei pennoncelli variopinti, recanti il nome del padrone e scudi e bandiere dei paesi coi quali erano in rapporti, le indicavano. Accanto ad ogni pianta (erano alberelli piantati in mezzo a barili) o pennone, c'erano uno o due tavolini, ai quali sedevano l'agente e i suoi impiegati; calamai, penne, carte ed itinerari arredavano i tavolini. Spesso gli agenti invitavano ad alta voce i passanti ad intraprendere i viaggi.

Quando il cliente si presentava, si discuteva assai minutamente, e finalmente si veniva alla redazione con la firma del contratto di trasporto, che specificava fra l'altro lo spazio al quale il passeggero aveva diritto a bordo e i cibi che gli dovevano essere forniti. Spesso l'agente si impegnava a far accompagnare il cliente in Terrasanta da un suo corriere, a fornirgli una scorta armata e cammelli per la carovana, a tenere una nave a Giaffa per il ritorno. Il prezzo ordinario per persona era di 25 o 30 ducati, pagabile un terzo subito, un altro terzo in Oriente ed il resto al ritorno a Venezia.

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 — Gerente: Luigi Scesa.

Stab. Grafico Artistico Industriale GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

Lo chassis **LANCIA 35 HP** — munito come pel passato di dinamo per l'illuminazione e motorino elettrico per la messa in [illegible]arcia — esce nel 1919 con tutti i perfezionamenti e le modificazioni [illegible]ite da cinque anni di esperienza e di uso in condizioni normali e negli ardui servizi di guerra.

Con **PNEUS MICHELIN**

FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO VIA MONGINEVRO, 99

AGENZIE DI VENDITA:

MILANO
Uffici-Esposizione: Piazza Castello, 6 - Tel. 41-24.
Officina-Garage: Corso Sempione (Via Domodossola).

ROMA
Uffici-Esposizione: Piazza Venezia - Telef. 35-00.

GENOVA
Via Corsica, 1A - Telefono 15-89.

TORINO
Via S. Quintino, 28 - Te efono 41-05.

FIRENZE
Via Faenza, 101 (Fortezza da Basso) - Tel. 31-99.

BOLOGNA
Uffici: Via Pietrafitta, 3 - Telefono 20-80.
Officina-Garage: Via Lame, 111.

PADOVA
Via Conciapelli, 6 - Telefono 5-15.

CAGLIARI
Via S. Giuseppe, 8

Memento !!!

Prendere un vermouth prima dei pasti è un piacere.
Prendere un vermouth
"CINZANO,,
è un dovere.

Overland
TRADE MARK REG.
$ 965
franco in Fabbrica
All'Aperto.
Fate vita all'aperto.
Sarete più sani e più felici — guidate un'OVERLAND.
Un modello di vettura rispondente al vostro intimo desiderio è compreso nell'assortimento completo di automobili OVERLAND. È una vettura che sarete fieri di possedere pur essendo limitato il vostro sborso. Per egual prezzo non potete trovarne altra di maggior valore.
L'immensa produzione OVERLAND permette di realizzare grandi economie e di offrirvi dei vantaggi eccezionali.
Osservate un'OVERLAND — un'occhiata vi convincerà del suo grande valore. Esaminate ad es. il modello 85 a quattro cilindri (vedi illustrazione). Non vi è altra vettura al mondo che soddisfi come questa a tutte le esigenze della locomozione. Pneumatici di 815×105, abbondante riserva di forza motrice, squisita eleganza, guida facile, comoda, di lunga durata. È completamente equipaggiata e pronta a circolare.
Cataloghi a richiesta
1764
Distributori per l'Italia e Colonie:
LANGE & C.
TORINO - Via Juvara, 16
WILLYS-OVERLAND, Inc., Toledo, Ohio, U. S. A.
1764

UN FASCICOLO: UNA LIRA

Stab. G. Modiano & C. - Milano